

Osserva:

Svolgimento del processo

I

La ricostruzione del fatto

1.0 La vicenda fattuale è stata così ricostruita dai giudici del merito.

L'8 ottobre 2001, alle ore 8, 10 minuti e 21 secondi, ora locale (corrispondenti alle 6,10 dell'UTC, *universal time coordinated*) all'aeroporto milanese di Linate, su cui gravava una fitta nebbia, si verificò una collisione tra un Boeing MD 87 delle linee aeree scandinave, volo SAS 686, regolarmente in fase di decollo, ed un velivolo privato Cessna marche D-IEVX che s'era inopinatamente trovato a rullare sulla stessa pista. Per effetto della collisione il Boeing si schiantò contro un capannone aeroportuale, mentre il Cessna, messi di traverso sulla pista, venne completamente avvolto dalle fiamme.

In conseguenza dell'evento perirono complessivamente 118 persone, vale a dire tutti i componenti degli equipaggi e tutti i passeggeri trasportati sui due aeromobili, nonché quattro dipendenti della SEA s.p.a. intenti al lavoro all'interno del capannone.

1.1 L'aeroporto di Linate, localizzato alla periferia della città di Milano, era dotato, all'epoca del fatto, di due piste parallele, rispettivamente denominate 36 Destra/18 Sinistra, ed indicata come "pista principale", e 36 Sinistra/18 Destra, indicata come "pista turistica". Ad ovest della "pista turistica", all'estremità più occidentale del sedime aeroportuale, era presente una "zona militare" con un suo piccolo piazzale di sosta ed un secondo piazzale, il "piazzale Ovest", utilizzato dagli aeromobili *executive* dall'aviazione generale ed occasionalmente, nei periodi di maggiore intensità del traffico sul piazzale Nord, dai più piccoli velivoli dell'aviazione commerciale di linea. Il piazzale Ovest era provvisto di due vie di rullaggio, una a Nord e l'altra a Sud-Est, denominate rispettivamente R5 ed R6: la via di rullaggio R5 aveva inizio dal limite settentrionale del piazzale Ovest ed era inizialmente orientata in direzione Nord per poi curvare a destra in direzione Est e congiungersi con il raccordo proveniente dalla "zona militare"; proseguendo in direzione Est, tale via di rullaggio R5 attraversava il prolungamento a Nord di entrambe le piste e sfociava sull'angolo nord-occidentale del piazzale Nord, all'altezza delle prime costruzioni del *terminal* aeroportuale. La via di rullaggio R6 partiva dall'angolo sud-orientale del piazzale Ovest e continuava attraversando prima il prolungamento a Sud della pista 36 Sinistra/18 destra ("pista turistica") e raggiungendo poi la pista 36 Destra/18 Sinistra ("pista principale") quasi di fronte all'imboccatura del raccordo R2.

1.2 Al momento del sinistro la visibilità generale era di cinquanta metri e solo sulla pista principale, l'unica utilizzabile in quelle condizioni di visibilità e, quindi, dotata di speciali sistemi di illuminazione, vi era un raggio visivo maggiore, compreso tra 225 e 175



metri. Dalle ampie vetrate della sala nella quale operavano gli addetti al controllo aereo si vedeva ben poco e l'insonorizzazione dei locali riduceva di dieci volte la percezione dei rumori provenienti dall'esterno. In quel momento il controllore Savarese svolgeva il ruolo di coordinatore e dava, quindi, assistenza ai due controllori che si occupavano della movimentazione degli aerei al suolo. Il primo di essi, **Paolo Zacchetti**, operava sulla frequenza 121.8 Mhz (c.d. *ground*) e seguiva gli aeromobili in partenza autorizzando la loro messa in moto ed istruendoli successivamente nel percorso di tratti definiti dell'area di manovra fino alla via di rullaggio principale (c.d. *main taxiway*); dopo aver percorso un breve tratto di questa via, i piloti venivano invitati a sintonizzarsi sulla frequenza 118.1 Mhz per ricevere dall'altro controllore (c.d. di *tower*), nella specie Massimiliano Sartor, le istruzioni per l'avvicinamento alla testata della pista ed al decollo.

Quando squillò il telefono nella postazione n. 3, il controllore Savarese, per le descritte condizioni ambientali-meteorologiche, colloquiando con l'addetto UCT sulla natura di alcuni rumori avvertiti, non era in grado di dare chiarimenti al suo interlocutore. Sartor, dal canto suo, guardava con una certa apprensione il monitor del radar davanti a sé: un minuto e mezzo prima aveva autorizzato il decollo del Boeing della Scandinavian Airlines ed alle ore 06.09.37 gli era stato confermato che la corsa stava per aver inizio; tuttavia, il segnale di decollo avvenuto, cioè la trasmissione di un codice precedentemente assegnatogli, non risultava pervenuto. Alle ore 06.11.26 Sartor chiamò, quindi, l'SK 686 sulla frequenza 118.1 Mhz, ma non ricevette risposta; pochi secondi dopo la Torre di controllo contattava telefonicamente l'ACC, cioè l'unità di livello regionale che avrebbe dovuto seguire il

Boeing lungo la rotta prestabilita, ma neanche la strumentazione radar di maggiore ampiezza rilevava l'avvenuto decollo. L'addetto al centro regionale comprese che qualcosa di grave era successo e in non dissimile stato d'animo si trovava **Zacchetti**: quasi tre minuti erano trascorsi dalla sua ultima conversazione con il pilota di un aereo tedesco, un Cessna, che secondo i dati a sua disposizione si era mosso dal piazzale Ovest, quello riservato all'aviazione generale, aveva percorso il raccordo R5 e, sulla base delle istruzioni impartitegli, avrebbe dovuto trovarsi all'ingresso della via di rullaggio principale. Gli operatori della Torre di controllo compresero che i tre boati avvertiti in precedenza, la notata scia di fuoco sferragliante sulla pista principale e l'assenza di tracce radar indicavano che il Boeing non era decollato, ma aveva proseguito la sua corsa oltre la soglia terminale della pista, in direzione Nord.

Fin dal 29 novembre 1999, quando aveva cessato di funzionare l'apparecchiatura ASMI (*Aerodrome Surface Movement Indicator*, indicatore dei movimenti a terra nell'aerodromo: c.d. *radar di terra*) l'aeroporto di Linate era privo di un sistema di controllo radar dei movimenti al suolo, donde la non agevole ricostruibilità dell'accaduto da parte di quegli operatori, a quel momento; frattanto all'Ufficio Controllo Traffico era giunta immediatamente la notizia che un aereo della compagnia SAS era *entrato* nel *Toboga*, cioè era andato a sbattere contro il capannone destinato al deposito ed allo smistamento dei bagagli. Era stato, quindi, richiesto l'intervento di Vigili del Fuoco; non avendosi, nel contempo, notizie del Cessna, si accertò, poi, che tale velivolo, proveniente dal piazzale Ovest, si era indirizzato direttamente verso la pista attraverso il raccordo R6 ed era stato costretto ad attraversarla per raggiungere la via di rullaggio principale, cioè l'unica via consentita per

raggiungere la testata 36R dalla quale avrebbe dovuto effettuare il decollo. L'attraversamento era stato intrapreso proprio mentre l'SK 686 stava impegnando la porzione della pista compresa tra i raccordi R2 ed R6 alla velocità di 146 nodi (circa 270 km/h), con il carrello anteriore già sollevato da terra: nello scontro il piccolo *jet* era stato spezzato in tre tronconi ed era andato a fuoco; l'altro velivolo, dopo un breve volo, aveva perso il motore di destra e, ormai ingovernabile, era andato a schiantarsi contro il magazzino; qui l'intera sua sezione alare si era incuneata all'interno del capannone dove aveva sparso il carburante contenuto nei serbatoi, innescando un incendio che costò la vita a quattro operai addetti allo smistamento dei bagagli, mentre un altro loro collega avrebbe dovuto, poi, lottare a lungo per sopravvivere alle gravissime ustioni riportate. Si accertò che erano deceduti quanti si trovavano a bordo dei due aerei: centoquattro passeggeri e sei uomini dell'equipaggio nel Boeing, due piloti e due passeggeri nel Cessna.

1.3 Nella ricostruzione delle cause del sinistro, l'attenzione si pose, nelle immediatezze del fatto, sulla mancanza del radar di terra, nella prospettiva che, se i controllori di volo avessero avuto a disposizione tale supporto, avrebbero potuto rendersi conto degli spostamenti del Cessna ed accorgersi che senza autorizzazione tale velivolo si stava dirigendo verso la pista attiva.

Posto che all'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) competeva la resa dei servizi di assistenza al volo, si accertò, tra l'altro, che nel 1994 era stato stipulato un contratto per la fornitura di un radar di terra di nuova generazione (SMGCS), ma questo, alla data dell'8 ottobre 2001, non era stato ancora installato, avendo nel frattempo definitivamente cessato di funzionare la vecchia apparecchiatura ASMI.

L'attenzione si concentrò anche sugli aiuti visivi luminosi (AVL) del sistema di movimentazione degli aeromobili al suolo e sulle procedure. Nel gennaio 1998 il Ministero dei Trasporti aveva emanato un atto di indirizzo con il quale aveva sollecitato in tutti gli aeroporti del Paese un severo adeguamento dei sistemi di sicurezza e, in particolare, la predisposizione di meccanismi che segnalassero in torre di controllo ogni riduzione di efficienza delle apparecchiature di illuminazione su piste e raccordi; il termine ultimo per il compimento di tale adeguamento era stato fissato al 21 ottobre 2001, ma gli interventi raccomandati non erano stati portati a termine e l'ENAV aveva chiesto un ulteriore differimento. L'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) aveva respinto la richiesta di tale ulteriore rinvio ed il 29 ottobre 2001 l'ENAV aveva emesso un provvedimento di *deategorizzazione* di alcuni aeroporti, tra i quali quello di Milano-Linate, con la conseguente prescrizione di inidoneità di tali scali ad effettuare operazioni di categoria II e III, cioè gli atterraggi strumentali a bassa visibilità: provvedimento che era stato poi revocato. Alla materia era dedicato un apposito capitolo del Manuale SMGCS dell'ICAO (*International Civil Organization*) che prevedeva tre categorie delle condizioni di visibilità, la terza con visibilità inferiore ai 400 metri RVR. L'ENAV aveva *tradotto* tali prescrizioni, ma con una significativa variazione: secondo le Disposizioni Operative Permanenti (DOP) emanate nel 1997 la condizione di visibilità di categoria 3 non era agganciata al dato oggettivo del valore di RVR inferiore e m. 400, ma era rimessa al pilota che doveva comunicare al TWR di non essere in grado di rullare in modo autonomo. Si notò che la conseguenza che derivava dalla sussistenza della condizione 3 per la DOP n. 2/97 era l'obbligo per il controllore di volo di autorizzare la movimentazione di un solo aeromobile per volta, e laddove il pilota non fosse stato in grado

di rullare autonomamente, il traffico sull'intera area aeroportuale doveva essere sostanzialmente bloccato e il rullaggio poteva iniziare solo quando il precedente aereo in partenza fosse decollato o quello in arrivo fosse giunto al suo parcheggio; poiché al momento del sinistro la visibilità era inferiore alla soglia dei 400 metri indicata dal manuale SMGCS, si pensò che se tale limite fosse stato a suo tempo inserito nella DOP predetta a completamento della definizione della condizione di visibilità 3, l'evento non si sarebbe verificato, giacché né il Cessna né altri aeromobili sarebbero stati autorizzati a muoversi fintantoché il Boeing non fosse decollato. Il 24 ottobre 2001 (quindi 16 giorni dopo il sinistro) l'ENAV modificò il testo della DOP n. 2/97, indicando la condizione di visibilità 3 come "visibilità RVR 400 m. o meno", prescrizione, questa, che venne successivamente ancora modificata dapprima indicandosi un valore di RVR al di sotto dei 200 metri, poi uguale o inferiore a 150 metri.

2.0 Gli accertamenti tecnici.

L'accertamento tecnico circa la dinamica e le cause dell'evento venne demandato al Comandante Mario Pica che, con relazione depositata il 23 aprile 2002, indicava le seguenti cause primarie del sinistro:

a) un errore del pilota ai comandi del Cessna, il quale, in fase di rullaggio, aveva imboccato un raccordo diverso da quello per il quale era stato autorizzato e che lo portava ad intersecare la pista di decollo, "a ciò indotto da un addestramento carente, da una fraseologia non *standard*, da segnaletica ingannevole e da una cartografia non rispondente alla realtà aeroportuale". Sull'equivoco iniziale nel quale il pilota era incorso aveva



decisamente influito, ad avviso del consulente, la carente manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale sul piazzale Ovest; “l’ultima ripassata ai segnali dipinti sull’asfalto risaliva a tempo addietro e in quelle condizioni di visibilità non era possibile individuare la direzione corretta per intraprendere la via verso Nord; per contro, non vi era all’imbocco della via di rullaggio che conduceva alla pista in direzione Sud un cartello che ne indicasse il nominativo (R6), cosicché era verosimile che il pilota vi si fosse avventurato convinto di ottemperare alle indicazioni fornitegli dal controllore”;

b) un errore da parte del controllore del Traffico Aereo operante sulla frequenza *GROUND*, il quale non rilevava, a causa della scarsa familiarità con la segnaletica esistente sull’aeroporto, la posizione errata dell’aeromobile tedesco, pur chiaramente comunicata dal pilota e localizzata lungo un raccordo diverso da quello per il quale era stato istruito, e lo autorizzava a continuare il rullaggio. “Quando il Cessna aveva percorso oltre la metà del raccordo R6, prima quindi di arrivare alla barra di arresto, il pilota aveva comunicato la sua posizione alla torre facendo riferimento ad un segnale di *stop* (*S4, Sierra Four*) tracciato sulla via di rullaggio e aveva ricevuto l’autorizzazione a proseguire, anche se il controllore, che in sala era sprovvisto di mappe che riportassero l’esatta ubicazione del punto *S4*, non aveva assolutamente compreso dove potesse trovarsi ...”;

c) la mancanza di un radar SMGCS e del sistema di allarme alla *STOP BAR* presente sul raccordo R6 che non consentivano al controllore *GROUND* di rilevare la presenza del Cessna sulla via di rullaggio R6 che intersecava la pista;

d) la mancata implementazione delle procedure previste dagli *standards* ICAO e relative alle limitazioni della movimentazione al

suolo degli aeromobili in condizioni di scarsa visibilità e in assenza di idonea *STOP BAR* e/o di sistemi per prevenire gli ingressi in pista non autorizzati (*runway incursions*).

Con specifico riguardo alla *STOP BAR* si osservò come tale strumento di regolazione del traffico non fosse comandabile dalla TWR, così come prescritto dagli *standards* ICAO. “Gli addetti al controllo aereo non avevano pertanto la possibilità di associare all’autorizzazione via radio un aiuto visivo, consistente nello spegnimento delle luci rosse poste trasversalmente alla via di rullaggio e nella contestuale accensione di quelle *center-line* per i successivi novanta metri. Conseguentemente, nell’oltrepassare le luci rosse, il pilota tedesco aveva trovato il percorso di *center-line* regolarmente illuminato davanti a sé e ciò aveva contribuito a rafforzare il convincimento circa la corretta interpretazione da lui data alle autorizzazioni ricevute”.

II

3.0 Le imputazioni

All’esito delle indagini furono ipotizzati i reati di disastro aviatorio ed omicidio colposo plurimo (articoli 449, comma II, c.p. e art. 589 comma III c.p.), essendosi ravvisati diversi livelli e forme di responsabilità per colpa, attribuiti a soggetti che stavano al vertice o avevano ruoli direttivi all’interno dell’ENAV, ad altri occupanti ruoli specifici all’interno dell’ENAC, per i quali si poteva configurare una competenza in merito alla gestione del traffico aereo in quell’aeroporto, a soggetti con diversi ruoli all’interno della S.E.A. s.p.a., società di gestione dei servizi aeroportuali, e, infine, a **Paolo Zacchetti**, il

controllore di volo che aveva da ultimo tenuto i contatti radio con l'aereo Cessna.

In particolare, per quel che allo stato rileva:

- a **Sandro Gualano e Fabio Marzocca**, “il primo quale amministratore delegato (in precedenza commissario) dell’Ente Nazionale di Assistenza al Volo, il secondo quale direttore generale dell’ente, responsabili, pertanto, rispettivamente, della direzione dell’andamento della società per la realizzazione dello scopo statutario di sicurezza della navigazione aerea e della coordinazione nella predisposizione ed attuazione dei piani generali della società, e il secondo - d’intesa con l’amministratore delegato - della direzione e coordinamento di tutte le attività strutturali e dei servizi resi dalla società”, si addebitava di aver omesso “di realizzare con la dovuta urgenza l’obiettivo della installazione nell’aeroporto di Linate del radar di controllo del movimento di superficie, ritardando ingiustificatamente la conclusione della relativa fase contrattuale..., nonché di dirigere e coordinare le strutture dipendenti per l’adozione di soluzioni procedurali succedanee ...”, determinatosi l’evento “mentre era in atto una situazione di alta densità del traffico incompatibile con le condizioni meteorologiche ed i supporti di assistenza e sorveglianza presenti sull’aeroporto” e “fondamentalmente a causa di un errore nel controllo di posizione dell’aeromobile Cessna che sarebbe stato evitato dal supporto del radar”;

- ad **Antonio Cavanna e Giovanni Lorenzo Grecchi**, “nelle rispettive qualità di responsabile dell’Unità Organizzativa Sviluppo e Manutenzione Risorse Aeroportuali di SEA. s.p.a. e di Responsabile del Settore Gestione Risorse Aeroportuali di Linate di SEA. s.p.a., e

pertanto della definizione, implementazione e controllo degli *standards* di sicurezza delle risorse infrastrutturali dello scalo aeroportuale di Linate”, si contestava di aver omesso “di adottare e verificare un sistema di segnalazione direzionale e di locazione adeguatamente vistoso ed efficace all’ingresso del piazzale di Linate Ovest della via di rullaggio posta sul raccordo aeroportuale R6; poiché l’indicazione di denominazione del raccordo mediante cartello illuminato all’imbocco della via di rullaggio veniva sostituita - nel marzo-aprile 1996 - da scritturazione pavimentale insufficiente ... e scarsamente leggibile per assenza di manutenzione protratta dal 1999 all’ottobre 2001 ...”;

- a **Paolo Zacchetti**, “nella sua qualità di controllore del traffico aereo addetto, mediante la gestione delle comunicazioni con i piloti sulla frequenza c.d. ‘GROUND’ (121.8), alla regolamentazione della circolazione degli aeromobili sull’area di manovra ...”, si contestava di aver omesso “di rilevare la posizione dell’aeromobile privato Cessna marche D.IEVX sul raccordo aeroportuale R6 nonostante l’inequivoca segnalazione di localizzazione: ‘D.IEVX, *approaching S4* ... *Approaching the runway, S4*”, resa dal pilota”, autorizzandone “la prosecuzione del rullaggio fino alla invasione della pista sulla quale transitava in fase di decollo l’aeromobile MD87 volo SAS 686 ...”;

- a **Vincenzo Fusco e Francesco Federico**, “nelle rispettive qualità di direttore dell’aeroporto di Linate e responsabile della relativa circoscrizione territoriale ENAC, e di responsabile della sovraordinata struttura ENAC del Sistema Direzionale di Milano, entrambi pertanto responsabili in progressione gerarchica della funzione di regolamentazione, coordinamento, controllo, ispezione in materia di

installazioni, infrastrutture, servizi, attività e sicurezza operativa dell'aeroporto di Linate, e della funzione di vigilanza sull'attività operativa e qualità dei servizi resi sullo stesso dal gestore SEA s.p.a. ...", si contestava di aver omesso "di rilevare la situazione di carenza dei supporti di sistema per l'assistenza ed il controllo dei movimenti di superficie necessari per la sicurezza della operatività aeroportuale in condizioni di bassa visibilità - insistente nell'aeroporto di Linate in particolare a causa (e dal momento) della inoperatività del radar di sorveglianza del movimento di superficie, della mancanza di una barra d'arresto a norma ICAO e di un sistema di allarme antiintrusione all'intersezione del raccordo aeroportuale R6 con la pista, della insufficienza della segnaletica informativa direzionale e di locazione all'ingresso del raccordo R6 dal piazzale di Linate Ovest - e di adottare i conseguenti provvedimenti di prescrizione in ordine al ripristino degli impianti di sicurezza ovvero di limitazione operativa sull'area di movimento".

III

4.0 Le sentenze di merito

La vicenda processuale ha seguito differenti percorsi. Il controllore di volo **Paolo Zacchetti**, nonché **Sandro Gualano**, amministratore delegato di ENAV, **Vincenzo Fusco** e **Francesco Federico**, dipendenti ENAC, con funzioni, rispettivamente, il primo di direttore dell'aeroporto ed il secondo di responsabile della circoscrizione territoriale ENAC e responsabile del Sistema Direzionale di Milano, vennero giudicati secondo il rito ordinario e condannati a pene ritenute di giustizia - oltre al risarcimento del danno, in favore delle costituite parti civili, in solido, con ENAV ed ENAC - con



sentenza del Tribunale di Milano del 16 aprile 2004 in ordine ad entrambe le imputazioni loro contestate, in concorso formale tra loro, esclusa la sussistenza dell'aggravante di cui all'art. 61, n. 3, c.p., e riconosciute loro le attenuanti generiche con giudizio di equivalenza rispetto alla residue circostanze aggravanti contestate. Tali imputati, in solido fra loro, ed ENAV s.p.a in solido con **Gualano e Zacchetti**, ed ENAC in solido con **Federico e Fusco**, vennero, altresì, condannati al risarcimento del danno in favore delle costituite parti civili, da liquidarsi in separata sede.

Invece **Antonio Cavanna** (responsabile della Unità organizzativa sviluppo e manutenzione risorse aeroportuali SEA), **Giovanni Lorenzo Grecchi** (responsabile del Settore gestione risorse aeroportuali SEA), **Fabio Marzocca** (Direttore generale ENAV), Santino Ciarniello (responsabile Servizi del traffico aereo ENAV), Raffaele Perrone (responsabile Centro assistenza al volo-CAV- di ENAV), Nazareno Patrizi (responsabile Gestione Regione Lombardia di ENAV) e Sandro Gasparrini (responsabile Operazioni di terminale ENAV) vennero giudicati con rito abbreviato, conclusosi con sentenza pronunciata dal G.I.P. del Tribunale di Milano il 14 marzo 2005, con la condanna - anche, in solido, al risarcimento del danno in favore delle costituite parti civili - di **Fabio Marzocca**, Raffaele Perrone, Nazareno Patrizi e Santino Ciarniello e con l'assoluzione di Sandro Gasparrini (perché il fatto non costituisce reato) e di **Antonio Cavanna e Giovanni Lorenzo Grecchi** (per non aver commesso il fatto).

4.1 Il giudizio svoltosi con rito ordinario.

I) La sentenza di primo grado.

Quanto a **Sandro Gualano, Francesco Federico, Paolo Zacchetti e Vincenzo Fusco** (giudicati con rito ordinario), la precitata sentenza in data 16 aprile 2004 del Tribunale di Milano, dato atto anche della acquisizione della relazione d'inchiesta redatta dall'Agenzia Nazionale per la sicurezza del Volo (istituita con il D. Lgs.vo n. 66/1999), espose in premessa i dati fattuali concernenti lo stato dei luoghi; richiamò le conclusioni cui era pervenuto il consulente tecnico del P.M. in ordine alla individuazione delle cause del sinistro, "illustrat(e) analiticamente in udienza"; ritenne che cause del sinistro erano state la mancanza del radar ("il radar di superficie rappresenta gli occhi del controllore in caso di scarsa visibilità"); la "mancata implementazione di procedure succedanee"; 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 ..., '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"); "l'assenza di una 'vera' *stop bar* e di un (prima esistente e funzionante) dispositivo antiintrusione all'intersezione R6-pista" ("il combinato funzionamento dell'uno o dell'altro strumento di ausilio del controllo del traffico avrebbe con assoluta e ritenuta... certezza avuto l'effetto di prevenire il disastro ..."); "le penose condizioni della segnaletica verticale ed orizzontale all'ingresso del



raccordo R6 dal piazzale Ovest” (“se carenze, vistose ... e plurime, non avessero connotato tutta la segnaletica all’imbocco del *West apron* del raccordo R6, il pilota del Cessna non avrebbe avuto la sciagurata possibilità di sbagliare nell’instradare il rullaggio del velivolo sul raccordo errato, ed il compito del controllore sarebbe stato decisamente favorito nell’impedire la terribile collisione”).

4.2 Quanto alle singole posizioni processuali, osservò:

Per quel che concerne **Sandro Gualano**, egli, quale Amministratore delegato ENAV, “aveva una posizione di garanzia nei riguardi degli eventi verificatisi l’8 ottobre 2001”, in proposito richiamandosi il disposto degli artt. 3 e 4 D.P.R. 24 marzo 1981, n. 145. Egli - ritennero i giudici del merito - “con le sue concrete condotte è venuto meno, con rilevanza etiologica incontestabile rispetto agli eventi tragici di causa, ai suoi obblighi funzionali in quanto non si è attivato con forme e tempi adeguatamente connotati di urgenza per l’utile conclusione dell’ordinativo per l’aggiornamento tecnologico dell’apparato SMGCS di Linate, non ha dato diligentemente il doveroso impulso a che venisse provveduto all’adeguamento della strumentazione tecnologica dell’aeroporto secondo gli impegni assunti dalla ‘sua’ società, impegni modellati in termini vincolanti dalle decisioni di incremento del traffico aereo sull’aeroporto in questione portate dai decreti ministeriali ‘Bersani’ del 3 marzo 2000 e del 5 gennaio 2001”. Osservarono che “né il **Gualano** può utilmente difendersi con il prospettare di aver ‘traslato’ i doveri funzionali risultati trasgrediti a soggetti sottordinatigli nella struttura aziendale”, in mancanza, in sostanza, di una delega effettiva, tale effettività non potendo “esprimersi in un mero mansionario di compiti trasferiti a terzi da sé”, non “conferita

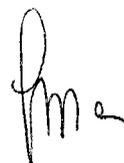


con adeguato 'corredo' di poteri decisionali e mezzi strumentali, materiali ed economici, perché il soggetto delegato possa adempiere con adeguata autonomia ai compiti traslativamente assegnatigli".

Posto che il radar (di terra) doveva considerarsi "elemento fondamentale, indiscutibilmente fondamentale, per le operazioni in condizioni di bassa visibilità ed alto volume di traffico", il Tribunale ricordò che ENAV aveva acquistato un radar (prodotto "straniero" FIAR) nel 1994 e la sua installazione era subito iniziata, "al punto che nel dicembre del medesimo anno è in stadio molto avanzato". Nella primavera del 1995 erano tuttavia intervenuti dei ripensamenti: "in un periodo storico nel quale si profilava massiccio trasferimento del traffico aereo da Linate a Malpensa, nel quale il radar ASMI rappresentava tuttora una realtà funzionante e funzionale ..., nel quale si profilava la opzione di prospettiva di attendere che ALENIA approntasse il suo sistema SMGCS, e quindi di dotare anche Linate di un sistema del tutto compatibile con quello ALENIA, la fornitura FIAR era da qualificarsi a dir poco non del tutto urgente". Tale scelta era però "da ripensare con energica urgenza all'indomani dell'entrata in vigore (il 20 aprile 2000) del decreto con il quale il Ministro Bersani, lo stesso Ministro che nomina fiduciarmente **Sandro Gualano** al suo prestigioso incarico di Commissario Straordinario ENAV, ridà smalto e traffico a Linate. E la diligenza qualificata di **Sandro Gualano**, investito del ruolo il 4 agosto 2000, si sarebbe dovuta esprimere, con coerente conclusione di condotte, nella direzione che la rinnovata ... valorizzazione di Linate (uno dei tre aeroporti più importanti d'Italia; un nebbioso importantissimo aeroporto italiano) imponeva: nella direzione dell'urgente realizzazione di un programma che restituisse all'aeroporto (nel quale l'ASMI era 'morto' dal 20.11.1999 ...) un impianto radar

funzionante e funzionale ai rilanciati traffici”. **Gualano**, invece, “dopo aver previsto, con la sua competenza di manager di rango ed il suo piglio decisionista indubbio, con il piano d’impresa per la trasformazione dell’ENAV in s.p.a. redatto nell’ottobre 2000, un esplicito e sottolineato richiamo ad investimento (investimento che altro non può significare se non quello necessario per l’aggiornamento tecnologico del ‘Nova 9000’ del radar FIAR), presenta, nel giugno-luglio 2001, un nuovo piano strategico comprendente gli investimenti anche per il medesimo anno 2001, e ne lascia fuori la voce relativa a Linate”. E - annota la decisione del Tribunale - “il **Gualano** decisionista ... fornisce nei fatti, con la gestione immediatamente successiva al disastro dell’8 ottobre 2001, la prova empirica, storica, di quanto prossimo al funzionamento fosse il radar FIAR, se è vero, come è vero, che, a seguito dell’impulso da lui energicamente dato dopo la sciagura, il sistema ... ha funzionato idoneamente (a fini di sicurezza) nel giro di appena 45 giorni”: “un **Gualano** rispettoso della propria posizione di garanzia avrebbe reagito in tutt’altra direzione, attivandosi per risolvere prima della stagione delle nebbie i problemi degli aeroporti milanesi e ‘scongelandolo’, come fatto dopo, la situazione di Linate Né l’imputato **Gualano** ha promosso, come sarebbe stato doveroso ed urgente, quelle procedure succedanee alla operatività del radar di terra che sarebbero potute consistere in una regolamentazione del movimento degli aeromobili mediante la istituzione di idonei e correttamente denominati punti di riporto per la segmentazione dei percorsi di rullaggio, oltre che esprimersi attraverso il ripristino degli altri supporti del sistema SMGCS (*stop-bars*, sensori acustici anti-intrusione, segnaletica orizzontale e verticale) ”.

4.3 Quanto a **Vincenzo Fusco** (direttore dell'aeroporto di Linate), il Tribunale, richiamata la normativa afferente ai "compiti ENAV, ENAC, SEA, e le relazioni reciproche", e, tra l'altro, gli artt. 719 e 725 del Codice della navigazione e l'art. 705 dello stesso testo normativo, rilevò che "i riferimenti sopra operati concludono la posizione di garanzia di **Vincenzo Fusco** ...". In particolare, "la posizione del direttore di aeroporto, massima autorità aeroportuale e unico titolare del potere di ordinanza su ogni argomento (ivi compresi quelli della sicurezza e della circolazione degli aeromobili, in situazioni particolari o meno) è massimamente importante per assicurare ordine e coordinamento delle varie condotte e competenze". Ciò posto, i giudici del merito considerarono che "nel corso degli anni **Vincenzo Fusco** prende passivamente atto della cessata funzionalità del radar ASMI e della decategorizzazione della *stop bar* su R6 ..., trascura l'esistenza di evidenti lacune nella manutenzione della segnaletica orizzontale e di obiettive carenze della segnaletica verticale, senza assumere alcuna iniziativa o provvedimento. Eppure suo era il potere-dovere di fissare regole più restrittive per la circolazione a terra degli aeromobili in condizioni di bassa visibilità ..., suo il dovere di prendere atto della complessiva inadeguatezza del sistema SMGCS soprattutto alla luce della mancanza del radar di terra, e di modificare, eventualmente attraverso i lavori del CASO, il suo organo di consulenza, l'ordinanza vigente in merito". Ritennero che, "indipendentemente dunque dal fatto che l'errore umano del controllore e del pilota tedesco siano la causa ultima dell'incidente, **Fusco** è colpevole di non avere adottato provvedimenti e procedure necessarie e idonee a scongiurare le conseguenze di errori umani di quel tipo (prevedibili e presenti agli operatori) e comunque a limitarli al massimo Se **Vincenzo Fusco** si



fosse attivato, come la sua posizione di garanzia gli imponeva, serbandole condotte che ha eclatantemente omesso; se **Vincenzo Fusco**, gravato della funzione di regolamentazione, coordinamento, controllo, ispezione in materia di installazioni, infrastrutture, servizi, attività e sicurezza operativa dell'aeroporto di Linate, e della funzione di vigilanza sull'attività, operatività e qualità dei servizi resi sullo stesso aeroporto dal gestore SEA s.p.a., avesse rilevato la situazione di carenza dei supporti di sistema per l'assistenza ed il controllo dei movimenti di superficie necessari per la sicurezza dell'operatività aeroportuale in condizioni di bassa visibilità (insistente nell'aeroporto di Linate in particolare a causa - e dal momento - dell'inoperatività del radar di sorveglianza del movimento di superficie, della mancanza di una barra d'arresto a norma ICAO e di un sistema di allarme antiintrusione all'intersezione del raccordo aeroportuale R6 con la pista, della insufficienza della segnaletica informativa direzionale e di locazione all'ingresso del raccordo R6 dal piazzale di Linate Ovest) ed avesse adottato i conseguenti provvedimenti di prescrizione in ordine al ripristino degli impianti di sicurezza ovvero di limitazione operativa sull'area di movimento, certamente il disastro dell'8 ottobre 2001 non si sarebbe verificato", sicché "la sua imponente colpa è causa degli eventi".

4.4 Per quel che concerne **Francesco Federico** (responsabile della "sovraordinata struttura ENAC del Sistema Direzionale di Milano" dal 2 gennaio 2001), il Tribunale osservò che "i profili di colpa etimologicamente sussistenti in capo al direttore di aeroporto sussistono anche nei confronti di **Francesco Federico**, il quale è venuto meno a posizione di garanzia di identico contenuto ma da posizione funzionalmente sopraordinata". "Egli - annotarono i giudici del merito -



conosce bene le realtà aeroportuali in genere, ed anche quella di Milano Linate (ne è stato direttore reggente)” e “sa bene che il problema della *runway incursion* è un’ipotesi di inconveniente tutt’altro che sporadica ... Egli una *runway incursion* l’ha ‘subita’ nel ‘suo’ aeroporto di Malpensa in piena stagione estiva il 13 agosto 2001. Un campanello d’allarme che avrebbe dovuto indurlo ad intervenire, per il tramite del sott’ordinato **Fusco** o mediante esercizio diretto di autorità sostitutiva, nel garantire prima delle nebbie autunnali un adeguato sistema di sicurezza (anche) nell’aeroporto di Linate, ricompreso nella sua sfera di attribuzioni Egli rimane colpevolmente inoperoso”. Chiarirono, in particolare, i giudici del merito - richiamate le fonti normative e regolamentari all’uopo rilevanti - che “**Francesco Federico**, rispetto alla circoscrizione di Linate, ha un potere-dovere di supervisione, di controllo, di individuazione di eventuali inadempienze ed errori, fino all’espletamento di interventi sostitutori”.

4.5 Quanto, infine, a **Paolo Zacchetti** (controllore del traffico aereo “adetto ... alla regolamentazione della circolazione degli aeromobili sull’area di manovra”), ritenne il Tribunale che “la consistenza della colpa ... è macroscopica quanto il contributo concausale della sua condotta colposa indiscutibile. Egli ha inescusabilmente omesso di rilevare la posizione dell’aeromobile Cessna ... sul raccordo aeroportuale R6 nonostante disponesse di inequivoche segnalazioni di localizzazione, ed ha colpevolmente autorizzato la prosecuzione del rullaggio fino all’invasione della pista”. I giudici del merito esposero le ragioni per le quali tali circostanze dovevano ritenersi accertate; si richiamò, in particolare, il contenuto delle comunicazioni intervenute tra tale imputato ed il pilota del Cessna e si rilevò che “il



controllore *ground*, lungi dal 'bloccare' il Cessna del quale non gli è affatto presente la posizione, autorizza sciaguratamente la prosecuzione di un rullaggio del quale non può aver compreso quale sarà il percorso, così raggiungendo una soglia di irresponsabilità massima".

5.0 II) La sentenza di secondo grado.

Sui gravami degli imputati, del Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Milano e del responsabile civile ENAC, la Corte di Appello di Milano - acquisita, sull'accordo delle parti, la decisione del G.I.P. del Tribunale di Milano frattanto intervenuta il 14 marzo 2005 a conclusione del giudizio abbreviato nei confronti degli altri coimputati, e disposta perizia per la trascrizione e traduzione delle conversazioni T-B-T sia la mattina dell'8 ottobre che in alcune ore del giorno precedente - con sentenza del 7 luglio 2006, assolse dalle imputazioni loro ascritte **Vincenzo Fusco e Francesco Federico** (i prenomi di tali imputati, erroneamente indicati in dispositivo, vennero corretti con ordinanza del 30 ottobre 2006) per non aver commesso i fatti; ritenne per **Paolo Zacchetti** le riconosciute attenuanti generiche prevalenti sull'aggravante ritenuta e, conseguentemente, ridusse la pena inflitta dal primo giudice, "esclusa ogni pena accessoria"; confermò la pena inflitta in primo grado a **Sandro Gualano**, applicandogli anche la pena accessoria dell'interdizione dai pubblici uffici per la durata della pena e quella della interdizione dagli uffici direttivi delle imprese e delle persone giuridiche per lo stesso periodo di tempo; rese le conseguenti statuizioni civili e confermò nel resto la sentenza appellata.



5.1 Disattese alcune eccezioni preliminari (nullità del decreto che dispose il giudizio per violazione dell'art. 415-bis c.p.p.; illegittimità costituzionale della stessa norma nella parte in cui non prevede la possibilità di proroga del termine concesso alle parti nel caso di processo di particolare complessità; nullità, per genericità, della imputazione a carico di **Gualano**; impugnazione delle ordinanze del 20 giugno e del 30 ottobre 2003 in tema di prova e richieste di riapertura dell'istruzione dibattimentale; inutilizzabilità della relazione dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza del Volo; nullità della sentenza per mancanza del dispositivo in punto di pene accessorie), la Corte territoriale premise che "è condivisibile l'assunto che alla base dell'incidente vi siano più cause concorrenti da individuare nell'errore umano combinato del controllore di volo **Zacchetti** e dei piloti del Cessna, nella mancanza del radar di terra e nell'equivoca e non ben visibile segnaletica... sul raccordo R6". Rilevò che "le procedure esistenti a Linate per la movimentazione dei velivoli sull'area aeroportuale e in vista di decollo e atterraggio erano adeguate e funzionali. L'incidente non si verificò a causa dell'applicazione di procedure inadeguate, ma perché, per il concorso delle cause indicate, la procedura finì per essere disattesa, infranta. Simile conclusione permette di confermare il giudizio di colpevolezza di **Gualano e Zacchetti**". Richiamò "per esteso buona parte delle conversazioni tra il controllore *Ground* e gli aerei in movimento a terra nella mattina dell'8 ottobre dalle ore 5,39 e 17 secondi UTC (ore italiane 7,39 e 17) fino al momento in cui **Zacchetti** ebbe certezza che il Cessna era rimasto coinvolto in un incidente". Rilevò, poi, che "anzitutto va confermato che quella mattina l'aeroporto operava in condizioni di visibilità 2 secondo quanto previsto dalle disposizioni operative 2/97" e che "la condizione di visibilità 2 è definita come visibilità sufficiente per



i piloti a rullare ed evitare collisioni con altri aerei/veicoli sulle vie di rullaggio e sulle intersezioni mediante l'osservazione visiva diretta, ma insufficiente per il personale degli Enti di controllo ad esercitare il controllo visivo su tutto il traffico suddetto. Con la ulteriore istruzione al controllore dell'obbligo di chiedere al pilota conferma di tutte le autorizzazioni emesse dalla *TWR* ad entrare nelle vie di rullaggio e a percorrerle fino alla posizione attesa Le condizioni atmosferiche - e la presenza di nebbia in particolare - non avevano creato né situazioni di disagio né, tanto meno, di panico tanto nei controllori quanto nei piloti. Tale situazione per loro non era di carattere eccezionale e l'affrontavano secondo procedure abituali, al di fuori di ogni emergenza". Considerò che, "ciò che più conta ..., la mattina dell'8 ottobre **Zacchetti** aveva autorizzato tutti gli aerei in sosta all'A.T.A. solo al rullaggio su R5 ...", e che, "allorché il pilota del Cessna tralasciò nel proprio *read-back* il riferimento alla estensione della pista, citando solo *runway* non aveva affatto dato un *read-back* incompleto ed incomprensibile, perché avendo ripetuto chiaramente *Via Romeo 5* lasciava intendere a **Zacchetti** d'aver capito quale direzione prendere". Ricordato che nella sentenza di primo grado si era affermato che "il pilota (*del Cessna*) non era disorientato, ma semplicemente aveva confuso nominativamente R5 con R6", annotavano i giudici dell'appello che, "in realtà, nulla permette di dire che i due piloti del Cessna avessero confuso nominativamente i due percorsi, mentre deve ritenersi certo che ad un certo punto si siano trovati disorientati, avendo dubbi sulla strada intrapresa" e non si poteva "trarre la conclusione che i piloti del Cessna si fossero avviati consapevolmente su R6, neppure per inconscia abitudine, come sostiene la difesa **Zacchetti**"; essi, d'altronde, "conoscevano la conformazione dell'aeroporto e, in particolare, sapevano sicuramente che il raccordo R6



intersecava la pista, dato che essi erano atterrati a Linate poco più di un'ora prima di cominciare l'ultimo sciagurato rullaggio e, in quell'occasione, avevano chiesto ed ottenuto di effettuare un *back-track* sulla pista di atterraggio, per raggiungere più agevolmente, tramite R6, il piazzale A.T.A., dimostrando così conoscenza dei luoghi L'unica conclusione possibile è che il Cessna aveva imboccato R6 per errore e non per scelta D'altro canto, se si fossero avveduti di avere imboccato un raccordo diverso da quello menzionato dal controllore nella prima autorizzazione al rullaggio, non avrebbero dovuto fare altro che segnalare il fatto allo stesso controllore In conclusione i piloti del Cessna chiesero aiuto a **Zacchetti**, ritennero di aver avuto l'aiuto richiesto e di trovarsi sulla strada giusta, nel momento in cui il controllore, sentita conferma della posizione e collocando mentalmente il Cessna su R5, lo autorizzò a raggiungere prima la *stop-bar* e poi il piazzale principale In sostanza i piloti del Cessna avevano imboccato per sbaglio R6, lo avevano percorso per un tratto, avevano avuto il dubbio di essere sulla strada sbagliata segnalando *S4* con le curiose ed allarmanti modalità descritte, manifestando anche la possibilità di essere in avvicinamento alla pista. **Zacchetti** non ha rilevato nessuna di queste incongruenze, ha continuato a pensare che il Cessna fosse su R5 e, dopo avergli dato come limite la cosiddetta *stop-bar*, lo ha autorizzato a raggiungere il piazzale". Conclusivamente, "di fronte all'indicazione di un punto di riporto ignoto, nell'impossibilità di vedere fisicamente l'aereo, nella mancanza di ausilio tecnico indispensabile per individuarne la posizione, cioè il radar di terra, **Zacchetti** aveva una sola possibilità ed un solo dovere: fermare subito l'aereo, impedire la prosecuzione del rullaggio fino a quando non ne fosse stata individuata la posizione. La diversa condotta tenuta, che ha consentito la



prosecuzione del rullaggio fino all'indebito ingresso in pista, fonda la colpa di **Zacchetti**. Essa comincia coll'incomprensione della comunicazione del Cessna su *S4* e sull'avvicinamento alla pista, si radica nell'averne trascurato il significato e si conclude nell'averne dato un'istruzione ... tale per cui il pilota del Cessna è stato rassicurato circa la sua posizione (e circa il fatto che non stava raggiungendo la pista, ma il piazzale principale), perché ha trovato davanti a sé una barra di arresto simile a quella che avrebbe trovato su R5, così da intendere che superando quelle luci rosse avrebbe incontrato il piazzale e la via di rullaggio principale, anziché la pista attiva, come avvenne ...”.

5.2 Tanto sin qui considerato, in particolare quanto alla confermativa statuizione di responsabilità nei confronti di **Paolo Zacchetti**, rilevò poi la Corte territoriale che “la concausa più immediatamente collegata alla posizione di **Zacchetti** è quella relativa alla segnaletica”. Ricordò che “è pacifico che, iniziando il rullaggio dal piazzale A.T.A., il Cessna doveva muoversi in modo da raggiungere una biforcazione, segnalata da riga gialla a terra, a fianco della quale stavano le indicazioni, parimenti scritte in giallo, R5 e R6. Le due sigle erano dipinte solo con colore giallo non rispettante gli *standards* ICAO che richiedevano altra forma, altra dimensione ed uno sfondo nero che avrebbe vivacizzato il risalto cromatico, rendendo più immediata la percezione. La scritta R6 era inoltre l'unico segnale identificativo di quella *taxiway*, sull'intera lunghezza, non essendovene altra fino all'intersezione della pista. E' altrettanto pacifico che un rifacimento di quelle righe non era stato disposto da tempo e che le scritte erano in parte usurate”. Poiché il velivolo commerciale si era trovato su R6 per sbaglio e “il richiamo a *S4* aveva rappresentato il segno di

disorientamento dei piloti”, ritenne la Corte territoriale che “la causa dell’errore va primariamente ravvisata nell’assenza di segnalazioni a terra ben visibili al momento della biforcazione dei due percorsi R5 ed R6, tanto più per essere gli unici elementi identificativi del raccordo R6 per un lungo tratto”. Evocando, poi, quanto al riguardo rappresentato dal consulente tecnico Pica e dal G.I.P. nella sentenza resa nel procedimento celebratosi con rito abbreviato, rilevò che “in sostanza l’esame delle fotografie dello stato dei luoghi conferma la scarsa visibilità delle scritte, visibilità ulteriormente ridotta dalla nebbia e resa ancor più difficoltosa dal fatto che, data la conformazione del velivolo, i piloti del Cessna avrebbero potuto vedere bene la biforcazione solo quando si fossero trovati ad una certa distanza e non immediatamente a ridosso. Questo dato, combinato con quanto emerge dal tenore delle conversazioni con la torre di controllo, dimostra con ragionevole certezza logica che l’erroneo instradamento fu dovuto alla mancata percezione della giusta direzione, che avrebbe dovuto essere suggerita, prima ancora che dalla bussola o dalla cartina, dalla segnaletica predisposta *ad hoc* ...”. Concluse che “ne consegue che va affermata e ribadita la rilevanza causale della carenza di segnaletica, perché (è) a questa che va attribuito il primo errore del pilota del Cessna, da cui sono derivati i malintesi con **Zacchetti**. La carenza di segnaletica ha costituito la prima, in ordine cronologico, delle condizioni dell’evento”. Indi osservò che “è pacifico che la manutenzione della segnaletica, *id est* il suo mantenimento in modo da essere efficace e funzionale al suo scopo, era compito di S.E.A. e dei suoi uffici a ciò deputati”.

5.3 Passando, poi, ad esaminare la posizione di **Sandro Gualano**, amministratore delegato di ENAV s.p.a. - al quale si addebitava, in



cooperazione colposa col direttore generale **Fabio Marzocca**, di avere colpevolmente tardato nel sostituire con altro sistema adeguato, di cui pure era stata programmata la fornitura, il radar di terra esistente a Linate, ma che aveva cessato di funzionare alla fine del novembre 1999, e di non aver attivato le strutture dipendenti per l'adozione di procedure che tenessero conto dell'assenza del radar -, la Corte territoriale rilevò, innanzitutto, che, ovviamente, "all'imputato non può essere addebitato nulla di quanto avvenne prima della sua nomina quale commissario di ENAV, nell'agosto 2000", fermo restando che "l'unico soggetto competente a decidere se dotare o meno un aeroporto di un radar di terra o di un altro sistema per il controllo del traffico a terra (SMGCS) era ed è esclusivamente ENAV s.p.a. (e ciò anche prima che l'ente si trasformasse in s.p.a.)". Ricordò che si era "giunti alla stipula nel 1994 di un contratto di fornitura di un sistema di controllo del traffico a terra con la società FIAR"; che "da allora, anche per la opposizione netta nel 1995 della DGAC (Direzione Generale Aviazione Civile, allora Direzione del Ministero dei Trasporti ...), la fornitura del sistema subì una serie di contrattempi e di difficoltà, tali per cui, nonostante le continue avvisaglie di una prossima 'morte' del radar ASMI ..., la vicenda contrattuale non andò in porto e l'aeroporto di Linate continuò a funzionare senza essere più dotato di quello strumento"; che "nel frattempo era venuta a compimento una scelta politica, in forza della quale, anche a causa di decisioni in sede europea, le autorità governative italiane avevano rinunciato al progetto di un sostanziale ridimensionamento dell'aeroporto di Linate a favore dello sviluppo di Malpensa, adottando provvedimenti che ritornavano a prevedere un incremento del traffico a Linate" (si citano i DD.MM. 9 ottobre 1998, 3 marzo 2000, 5 gennaio 2001, "con i quali si ampliavano le possibilità di



utilizzo di Linate”); che, “a questo punto, e proprio per l’evidenza politica e pubblica della questione Linate, per le accresciute esigenze di sicurezza che vanno di pari passo con l’incremento del traffico, le modalità ed i tempi di esecuzione del contratto di fornitura del sistema per il controllo del traffico a terra in quell’aeroporto vennero a costituire una situazione di particolare rilevanza, se non di vera e propria urgenza ...”, anche, e tra l’altro, “con riferimento alle caratteristiche meteorologiche della zona ...”; che “delle implicazioni connesse ai continui ritardi per dotare l’aeroporto di un ausilio tecnico che sarebbe diventato essenziale con il programmato aumento di traffico, **Gualano** era sicuramente consapevole ...”; che, “in sintesi, la negligenza e l’imprudenza dei vertici ENAV (**Gualano e Marzocca**) non consistono tanto nell’aver ritardato l’installazione del sistema SMGCS commissionato a FIAR, quanto nell’aver sottovalutato il fatto che la ‘morte’ del radar ASMI alla fine del novembre 1999 aveva indebolito il sistema di sicurezza di Linate, pur in presenza di procedure di movimentazione fondamentalmente adeguate, e che se tale indebolimento poteva non essere particolarmente rischioso in condizioni di traffico ridotto, una diversa previsione era facilmente realizzabile, una volta incrementato il traffico secondo le direttive del competente organo politico (al momento dell’incidente il traffico su Linate era prossimo al valore di elevata intensità)”; che, “in conclusione, l’omessa sostituzione del radar di terra ASMI con un suo equivalente a distanza di quasi due anni dalla cessata funzionalità del primo, omissione dovuta anche alla sottovalutazione delle esigenze di sicurezza del traffico aereo a Linate, notoriamente condizionato, nei mesi autunnali e invernali, dalle particolari condizioni atmosferiche, costituisce causa dell’evento, nel senso che se tale ausilio tecnico fosse stato disponibile la mattina dell’8

ottobre 2001, **Zacchetti** si sarebbe potuto agevolmente accorgere dell'errore dei piloti tedeschi e, a sua volta, non sarebbe incorso in errore, comunque colpevole ... nel collocare su R5 il piccolo velivolo. Tale ausilio tecnico, con assoluta verosimiglianza, sarebbe stato decisivo per evitare il disastro". Da tanto, la confermativa statuizione di responsabilità di tale imputato.

Confermavano i giudici anche la sussistenza dell'aggravante di cui all'art. 61, n. 9, c.p., rilevando che "nella fattispecie di **Gualano** la violazione dei doveri non coincide con la colpa, perché il reato attribuito a questo imputato si sostanzia sì in una omissione, frutto della violazione di doveri, ma è stata realizzata anche mediante condotte positive riproposte nel tempo: alla disattenzione per una questione la cui urgenza ed importanza erano diventate evidenti ... si aggiungono, infatti, le condotte che hanno completato i ritardi già verificatisi nell'installazione del sistema SMGCS. Si pensi al fatto che occorsero due mesi per la nomina di due esperti in funzione di accertamenti di capacità statica della torre di controllo e che altro tempo si perse con la commissione di congruità ...".

6.0 Quanto alle posizioni di **Vincenzo Fusco** e **Francesco Federico**, i giudici dell'appello espressero, invece, "dissenso ... totale" rispetto a quanto ritenuto dal giudice di prime cure, ritenendo che "non è dato trovare alcuna omissione di **Fusco** e, indirettamente, di **Federico**, che possa essere considerata concausa dell'evento E ciò vale sia con riferimento ad un generica e generale posizione di garanzia ..., sia, più concretamente, perché è solo rispetto alle modalità concrete dell'evento che si deve accertare l'eventuale omissione di atto dovuto, la cui adozione avrebbe eliminato il rischio del disastro, pur in presenza delle tre citate concause".



Premesso che “l'imputazione a carico di **Fusco e Federico** è costruita in parte ripetendo quasi pedissequamente l'art. 2 L. 250/97 istitutiva di ENAC, con il richiamo alla funzione di regolamentazione (tecnica), coordinamento e controllo e, in parte rifacendosi al regolamento del personale”, osservarono che “in realtà nessuna di queste norme permette di identificare una posizione di garanzia del direttore d'aeroporto e, indirettamente, del direttore del sistema direzionale”: non l'art. 2 della legge precitata, non il regolamento del personale, non l'art. 9 del contratto di programma tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed ENAC, sicché, “né da fonte legislativa, né da fonte regolamentare, né indirettamente dalla fonte contrattuale è possibile individuare come si dovesse espletare il concreto obbligo di vigilanza e controllo di ENAC sulle attività che costituiscono la vita dell'aeroporto”. Ricordato, poi, che il P.M. ed il Tribunale si erano rifatti agli artt. 719 e 725 del Codice della navigazione, “come specificativi del contenuto del regolamento, quanto al direttore d'aeroporto, e al Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 ... per individuare l'esistenza di poteri sostitutivi di **Fusco** in capo a **Federico**, altrimenti non rinvenibili nel solo regolamento del personale ENAC”, e richiamato anche il contenuto degli artt. 13 e 16 D.P.R. 4 luglio 1985, n. 461 (“Recepimento nell'ordinamento interno dei principi generali contenuti negli allegati alla Convenzione relativa all'Aviazione civile internazionale ...”), rilevarono che tale D.P.R. “tratta di poteri tipici del Ministro stesso, finalizzati all'adozione di norme tecniche di carattere generale, valide per tutto il territorio nazionale e per tutti gli aeroporti, senza contenere, neppure implicitamente, alcuna 'delega' di poteri del Ministro ad altri e senza attribuire, e senza che sia possibile farlo in via interpretativa, poteri autonomi ad articolazioni centrali o periferiche della pubblica



amministrazione Insomma - proseguono i giudici del merito - non è richiamando il D.P.R. 461/85 che si può fondare l'affermazione di una generale posizione di garanzia del direttore d'aeroporto (e indirettamente di colui che è considerato suo superiore gerarchico), posizione che, per la verità, non è desumibile neppure dagli artt. 719 e 725 del Codice della Navigazione ...": questo entrò in vigore nel 1942, ben prima che si svolgesse la Convenzione di Chicago, per decisione della quale è nato l'ICAO, e ben prima che venissero istituiti ENAV ed ENAC e, ancora, ben prima che il D.M. 12 novembre 1997, n. 521, e la successiva circolare del Ministero dei Trasporti 10 ottobre 1999, n. 12479 AC, disciplinassero il rapporto con le società di gestione aeroportuale La disciplina relativa a tali enti, costituita da norme posteriori al codice della navigazione, che trattano la stessa materia, è idonea a far considerare abrogate le norme anteriori, in quanto vi sia incompatibilità tra esse (art. 15 disposizioni sulla legge in generale)"; ed all'uopo richiamarono anche il D.P.R. n. 145/1981 (istitutivo dell'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale) e la L. 21 dicembre 1996, n. 665 (che trasformò l'Azienda Autonoma in ENAV, Ente Nazionale di Assistenza al Volo). In definitiva, "alla luce della specifica normativa e del confronto con gli artt. 719 e 725 cod. nav. si può ... affermare, senza tema di smentita, che, dal 1981 o, se si preferisce, dal 1996, v'era e v'è competenza esclusiva di ENAV nell'emanazione delle regole necessarie per organizzare e consentire l'esercizio del traffico aereo, ivi compreso il movimento degli aerei a terra. Tale competenza non è venuta meno con la trasformazione di ENAV in s.p.a. Ciò non significa, e la Corte si guarda bene dall'affermarlo - soggiungono -, né che il direttore d'aeroporto sia privo in assoluto di una posizione di garanzia per la sicurezza del servizio

aereo, da ancorare però ad altre norme del codice della navigazione che gli mantengono e gli confermano poteri funzionali non intaccati dalla legislazione successiva (in particolare gli artt. 801-802, con riferimento all'art. 792) o valutando quali siano i poteri residui ex artt. 719 e 725 cod. nav., né che non gli competa un dovere di vigilanza, da ancorare però a norme interne ENAC, nel concreto esplicative ed attuative dei compiti generali di vigilanza previsti dalla legge istitutiva dell'Ente, dal regolamento del personale e dal contratto di programma”.

In sostanza, “la differenza di competenze tra ENAC ed ENAV (ma abbastanza simile è il rapporto con SEA)” consiste nel fatto che “ENAV ha competenze propositive ed operative ed è il soggetto dotato delle risorse per farlo. ENAC è un organo amministrativo con funzioni di vigilanza ed indirizzo, ma senza attribuzioni operative e senza che, all'epoca dei fatti e contrariamente a quanto opina la sentenza di primo grado, esistesse una sovraordinazione di ENAC ad ENAV..., mentre le cose sono oggi cambiate, a seguito dell'entrata in vigore del D.L. 8 settembre 2004, n. 237, convertito nella L. 265/04, il quale prevede esplicitamente che ENAV, coordinandosi col gestore aeroportuale, disciplina e controlla la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sulle aree di manovra ‘sotto la vigilanza di ENAC’”. “La conclusione è ... che al di fuori dei poteri tipici ex artt. 801-802 cod. nav., al direttore dell'aeroporto rimanevano le funzioni di controllo e di vigilanza concretamente demandategli da norma interne ENAC, circolari o ordini specifici”. Richiamando, poi, una lettera in data 7 settembre 2001 del Dipartimento di sicurezza di ENAC, ufficio centrale di Roma, rilevavano i giudici del gravame che “in quella lettera c'è l'indicazione che la verifica della segnaletica verticale ed orizzontale era stata concordata a livello centrale; che le verifiche di corrispondenza



ai parametri ICAO erano di esclusiva competenza ENAV (il che significa anche controllo da parte di ENAV sulla segnaletica orizzontale, il cui tracciamento e manutenzione, a Linate, erano di competenza esclusiva SEA)". Ricordarono, quindi, che "Fusco divenne direttore d'aeroporto il 9 agosto 1999; a quella data il radar ASMI era ancora funzionante ..." e "la situazione degli AVL era stata definita ..."; che "in ogni caso ... era competenza esclusiva di ENAV provvedere alla sostituzione del radar ...; della situazione era perfettamente informata ENAC ...; nelle procedure per la sostituzione del radar col sistema SMGCS la DCA di Linate si inserisce solo per alcune valutazioni di sua competenza ... e per un parere favorevole sul progetto esecutivo ...; la DCA non ha altre competenze in materia ...; il successivo 17 luglio, DGAC (ENAV centrale), sulla scorta del parere di **Fusco**, autorizzò ENAV ad iniziare l'esecuzione dei lavori, che, di fatto, avvenne con la consegna del sito il 6 novembre 2000 ...". Avendo il Tribunale ravvisato la colpa del **Fusco**, una volta preso atto della cessata funzionalità del radar ASMI, nel non aver adottato provvedimenti più restrittivi in tema di circolazione dei veicoli a terra in caso di bassa visibilità, la Corte territoriale afferma di non condividere tale conclusione, "nel momento in cui vorrebbe attribuire alla DCA un autonomo potere suppletivo e sostitutivo di quello esclusivo di ENAV nell'adozione delle procedure operative, attribuendo all'art. 719 cod. nav. quella piena operatività che s'è esclusa Tuttavia, anche ammettendo il potere d'ordinanza del direttore d'aeroporto sul punto, la sua omissione non costituisce concausa dell'evento neppure nell'ipotesi considerata dal Tribunale".

Ha chiarito al riguardo che "il giudice di primo grado ha individuato come condotta ipoteticamente dovuta un'ordinanza ... o di ripristino del sistema d'allarme e dell'operatività effettiva su R6 della

stop-bar, ovvero di limitazione operativa sull'area di movimento ...; in sostanza, il direttore d'aeroporto avrebbe dovuto verificare che la mancanza di una vera *stop-bar* e la disattivazione dell'allarme acustico su R6 riducevano la protezione della pista attiva in caso di bassa visibilità" e "il suo dovere, conseguentemente, si sarebbe dovuto concretizzare in un'ordinanza contenente un divieto di rullaggio su R6 in bassa visibilità fino al ripristino di adeguati sistemi di protezione della pista". Ma, con giudizio controfattuale, "tale provvedimento non avrebbe impedito l'evento", perché, ipotizzandosi l'esistenza di simile ordinanza e che, istruendo il Cessna a rullare su R5, **Zacchetti** vi si sarebbe perfettamente attenuto, "lo scopo, la finalità preventiva, l'utilità dell'eventuale ordinanza sarebbero finiti lì ...". E, "istruendo il Cessna a rullare su R5, **Zacchetti** si è comportato come se l'ordinanza ci fosse e in maniera conforme a quello che ... sarebbe stato l'unico provvedimento adottabile da **Fusco**. Tutto ciò che è seguito all'iniziale corretta istruzione al rullaggio non ha più nulla a che vedere con l'esistenza o meno di un'ordinanza in proposito. Il Cessna si trovò per sbaglio su R6, non fece capire e **Zacchetti** non capì dove esso si trovasse Insomma, anche in presenza di un divieto a rullare su R6 a bassa visibilità, il movimento del Cessna e l'equivoco con **Zacchetti**, oltre all'assenza del radar di terra - non imputabile a **Fusco** - avrebbero ineluttabilmente portato al disastro così come s'è verificato", risultando così "evidente l'irrelevanza causale dell'eventuale omissione di **Fusco** circa l'adozione di provvedimenti restrittivi a rullare su R6"; poiché, alla stregua della imputazione, la posizione di **Federico** "dipende in tutto e per tutto da quella di **Fusco**, esclusa la colpevolezza di questo, va esclusa automaticamente anche quella di **Federico** ...".

7.0 Il giudizio svoltosi col rito abbreviato

I) La sentenza di primo grado

Nei confronti di **Antonio Cavanna, Fabio Marzocca e Giovanni Lorenzo Grecchi** si è proceduto, come s'è detto, con rito abbreviato, conclusosi in primo grado, con sentenza del G.I.P. del Tribunale di Milano in data 14 marzo 2005, con la condanna di **Fabio Marzocca** a pena ritenuta di giustizia, nonché al risarcimento del danno, da liquidarsi in separata sede, in favore delle costituite parti civili, cui venne assegnata una provvisionale, e con l'assoluzione di **Antonio Cavanna e Giovanni Lorenzo Grecchi** per non aver commesso il fatto.

Il giudice evocò le ricostruite modalità del fatto, ricordando, tra l'altro, che "il raccordo R6 era utilizzato come via di uscita privilegiata dalla pista attiva per gli aeromobili diretti all'aviazione generale, ma veniva anche utilizzato in senso inverso, dagli aeromobili in partenza dal Piazzale Ovest. Questi, per raggiungere la testata 36R, dovevano necessariamente transitare per la pista principale, attraversandola per imboccare R2 e da lì raggiungere la *main taxiway*", con una manovra descritta come *back track*. Il movimento degli aerei al suolo era seguito da due diversi controllori su due diverse frequenze: le direttive impartite dal controllore *Ground* concernevano l'autorizzazione alla messa in moto, l'autorizzazione al rullaggio, le autorizzazioni successive a muovere dal piazzale fino alla via di rullaggio principale, la comunicazione del codice *ident* e l'assegnazione al controllo *TWR*. Le disposizioni impartite sulla frequenza 118.1 Mhz. (su cui operava il controllore c.d. di *tower*) riguardavano l'autorizzazione a raggiungere la *stop bar* in corrispondenza della posizione di attesa CAT II-III



(aeromobile nel tratto terminale della via di rullaggio principale), l'autorizzazione ad oltrepassare la *stop bar* posta a presidio della posizione di attesa e all'allineamento per il decollo, l'autorizzazione al decollo. Ricordò che, "quantomeno a far data dal dicembre del 1998, i controllori del CAV di Linate si uniformavano ad una regola interna secondo la quale il rullaggio non doveva essere autorizzato su R6 quando si operava in bassa visibilità", e che il 16 dicembre 1998 l'allora direttore del CAV aveva disposto che in condizioni di visibilità RVR inferiori a m. 550 l'unica *stop bar* utilizzabile sarebbe stata quella in corrispondenza dell'ingresso in pista 36R raccordo 4, ma "tale regola procedurale non era mai stata cristallizzata in una ordinanza della DCA e, conseguentemente, non era mai stata trasfusa nelle pubblicazioni ufficiali o autorizzate"; era tuttavia "pacifico che quella mattina nessun aereo in partenza dall'ATA venne istruito a rullare verso Sud-Est e, quindi, è provato che venne applicata la regola cautelare che maggiormente si attagliava alle difficili condizioni ambientali".

Richiamato, poi, il contenuto delle comunicazioni intervenute tra il controllore *Ground* e l'equipaggio dello Scandinavian 686 ed il pilota del Cessna, rilevò, tra l'altro, che "il *read-back* del pilota tedesco non era perfettamente aderente e va detto subito che in quella fase sia la prassi che la normativa ICAO tollerano che non vi sia perfetta corrispondenza tra autorizzazione e sua ripetizione. In questo caso, tuttavia, non si trattava di ripetizione incompleta, ma di ripetizione difforme dall'autorizzazione ricevuta: non venne infatti ripetuta né la parola *Nord*, né, soprattutto, la parola *extension*, senza la quale il luogo di destinazione indicato diventava pericolosamente la pista attiva e non già il suo prolungamento ideale". "La risposta (*del pilota tedesco*) conteneva pertanto due proposizioni tra loro inconciliabili, quali 'vado

su R5' e 'richiamo prima di raggiungere la pista principale' R5 non portava alla pista se non attraverso il Piazzale Nord, la via di rullaggio principale, la posizione di attesa di CAT III e il raccordo R4, cioè un percorso suddiviso dal servizio ATC in almeno cinque successive autorizzazioni Il controllore *Ground* non rilevò questa incongruenza e a sua parziale giustificazione va osservato che la corretta ripetizione della sigla R5 poteva averlo portato a ritenere che la sua autorizzazione fosse stata correttamente intesa. Il Cessna si mosse pertanto dal suo parcheggio La linea guida di rullaggio tracciata sul piazzale e dipinta con colore giallo, dopo un breve tratto in direzione Est, si biforcava a destra verso Sud-Est e a sinistra verso Nord ...; all'altezza della biforcazione, in corrispondenza di ciascun bivio, era indicata la sigla identificativa delle due *TWY* che (si) sarebbero potute raggiungere: a sinistra R5, a destra R6 Il Cessna, contravvenendo all'autorizzazione ricevuta, o meglio, adempiendo alla interpretazione che di questa aveva dato il pilota fin dall'inizio, piegò a destra e continuò il suo rullaggio su Romeo 6 ...".

Il giudice esaminò, quindi, analiticamente e diffusamente, i vari momenti ed i vari aspetti che potevano essere considerati causalmente incidenti nella determinazione dell'evento verificatosi, e valutò le singole posizioni processuali.

7.1 Quanto a **Fabio Marzocca** (direttore generale di ENAV), ricordato che allo stesso "si rimprovera di non essersi attivato affinché venisse installato il radar di superficie in epoca anteriore all'8 ottobre 2001", rilevò, sotto il profilo causale, che "se quella mattina fosse stato operativo nell'aeroporto di Linate un radar di terra di nuova generazione", il controllore **Zacchetti** si sarebbe, in sostanza,

immediatamente avveduto dei movimenti e spostamenti del Cessna, “avrebbe chiamato il pilota tedesco, lo avrebbe istruito di conseguenza e l’evento non si sarebbe verificato”. Ricordò che il sistema ASMI aveva cessato di funzionare il 29 novembre 1999; che già nel dicembre 1991 il consiglio di amministrazione dell’AAAVTAG (Azienda Autonoma Assistenza al Volo per il traffico Aereo Generale, attualmente ENAV s.p.a.) aveva delegato il direttore generale ad avviare la trattativa privata con la FIAR s.p.a. per l’acquisizione di un sistema SMGCS, ribadendosi implicitamente che l’operatività del radar era essenziale per garantire la sicurezza sulla pista di Linate e, conseguentemente, si “riconosceva che il prevedibile venir meno della vecchia apparecchiatura avrebbe ridotto sensibilmente il livello di sicurezza dei movimenti in superficie”; che il contratto con la FIAR era stato concluso nel 1994 e “il vero motivo per il quale il progetto originario venne affossato probabilmente non si saprà mai”; che, in ogni caso, “se non prima, certamente sussisteva il 29 novembre 1999 l’obbligo in capo alla dirigenza dell’ENAV di sostituire il sistema ASMI con un altro radar di superficie, posto che il venire meno della vecchia apparecchiatura si risolveva in una grave menomazione del sistema per il controllo dell’area di movimento ...”.

Considerò, poi, che “l’imputato apparteneva all’ente sul quale incombeva l’obbligo di provvedere ed era collocato in una posizione di vertice operativo alla quale si poteva riconoscere un’ampia possibilità di intervento sul punto”; che “il **Marzocca** nulla fece per ottenere la realizzazione del progetto in tempi ragionevoli”; che “anche prima ... (della) assunzione della carica di Direttore Generale nel giugno (o settembre) del 1998 era esigibile da parte del **Marzocca** una maggiore attenzione al problema”; che, “in forza di quanto disposto dall’art. 3 della L. 21 dicembre 1996, n. 665, era rimesso al direttore generale un

potere di intervento di urgenza laddove ravvisasse la necessità di garantire la continuità e sicurezza dei servizi di assistenza al volo” e, “quindi, nessun dubbio sussiste sul fatto che già a far data dall'estate del 1998 l'imputato aveva la possibilità di intervenire per curare l'esecuzione del progetto”; che “il 31 agosto del 1999 veniva messo nero su bianco ciò che era comunque desumibile dall'intero incartamento relativo al contratto con la FIAR e cioè che la sostituzione del radar ASMI era divenuta urgente. Nonostante ciò, si sarebbe arrivati all'8 ottobre 2001 senza che il nuovo radar fosse stato installato e tanto basta per ritenere l'imputato responsabile dei reati ascrittigli. Gli accadimenti succedutisi nei due anni successivi, lungi dall'attenuare la gravità degli elementi di prova a suo carico, forniscono infatti ulteriori elementi di valutazione che evidenziano il progressivo aggravarsi della sua negligenza in ragione del trascorrere del tempo e del sopravvenire di condizioni oggettive che avrebbero reso ancora più evidente e non eludibile l'urgenza di provvedere”.

7.2 Per quel che concerne **Antonio Cavanna** e **Giovanni Lorenzo Grecchi** (rispettivamente responsabile dell'Unità Organizzativa Sviluppo e Manutenzione Risorse Aeroportuali di SEA s.p.a. e responsabile del Settore Gestione Risorse Aeroportuali di Linate di SEA s.p.a., ai quali, come s'è sopra ricordato, veniva contestato di aver omesso di “adottare e verificare un sistema di segnalazione direzionale e di locazione adeguatamente vistoso ed efficace all'ingresso del piazzale di Linate Ovest della via di rullaggio posta sul raccordo aeroportuale R6”) il giudice annotò che “si sa per certo che, sventuratamente, dopo aver ricevuto l'autorizzazione a muovere fino alla *holding position* su R5, il Cessna prese la direzione opposta ed è ovvio che se si fosse diretto

là dove gli era stato indicato l'evento non si sarebbe verificato": tanto imponeva di chiedersi se "abbia in qualche misura inciso su questa determinazione lo stato in cui versava la segnaletica sul piazzale Ovest".

Ricordato che "la prospettazione accusatoria indica, a questo proposito, la scarsa visibilità delle linee di rullaggio di colore giallo e le indicazioni ad esse associate, nonché l'assenza di una tabella di guida luminosa con l'indicazione R6 all'inizio del raccordo corrispondente", il G.I.P. rilevò che "si tratta di circostanze ampiamente provate. Il cartello mancava da lungo tempo ...". Quanto alla segnaletica orizzontale, "seppure il giallo di questi segnali fosse sbiadito, con certezza si trattava di indicazioni visibili nelle condizioni meteo di quella giornata", ed "è certo che la biforcazione fosse visibile e che non potesse essere ignorato dal pilota che tale divisione era indicativa di due direzioni opposte, parimenti percorribili da quel punto", mentre "è, invece, dubbio che in corrispondenza della biforcazione fossero visibili le sigle R5 ed R6, dipinte anch'esse di giallo ..., i rilievi fotografici della polizia scientifica evidenziano come la tinta data ai due *marking* fosse talmente sbiadita che la loro conformazione era a stento distinguibile perfino con visibilità ottima": tuttavia, "appare ... evidente che i due piloti si fossero mossi nel radicato convincimento di essere stati per l'ennesima volta autorizzati a raggiungere la *main taxiway* attraverso Romeo 6", sicché "la segnaletica non ebbe, quindi, alcuna efficacia determinante nell'orientare il percorso del Cessna ...". In definitiva - ritenne il giudice - "si deve ... concludere nel senso che il nesso di causalità tra la condotta ascritta agli imputati **Grecchi e Cavanna** e l'evento non sia sufficientemente provato, con conseguente assoluzione di entrambi per non aver commesso il fatto".

8.0 La sentenza di secondo grado.

Avverso tale sentenza proposero appelli **Fabio Marzocca**, nonché il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Milano quanto alla assoluzione di **Antonio Cavanna** e **Giovanni Lorenzo Grecchi**, e le organizzazioni sindacali costituite parti civili. Il gravame del P.M. proposto prima della entrata in vigore della L. n. 46/2006, venne qualificato dalla Corte territoriale come ricorso per cassazione ed indi convertito in appello “per la contemporanea presenza di altri mezzi d’impugnazione della sentenza, e segnatamente degli appelli di **Marzocca** e delle organizzazioni sindacali ...”, avvertendosi che, “qualificata l’impugnazione (*del P.M.*) come ricorso per cassazione, sia pure convertito, essa va valutata come tale e cioè dapprima verificandone l’ammissibilità quale ricorso e poi giudicando in base al dedotto”.

8.1 Quanto a **Fabio Marzocca**, i giudici dell’appello confermarono la statuizione di condanna resa dal primo giudice. Essi, dopo aver proceduto a “riesamin(are) la materia a partire dal racconto dello sfortunato rullaggio”, confermarono che “l’unico soggetto competente a decidere se dotare o meno un aeroporto di un radar di terra o di un altro sistema di controllo del traffico a terra (SMGCS) era ed è esclusivamente ENAV s.p.a. (e ciò anche prima che l’ente si trasformasse in s.p.a.)”, e che, nella vicenda in questione, “va ritenuto l’obbligo giuridico di ENAV di sostituire il radar di terra già esistente per garantire gli stessi livelli di sicurezza ...”. Ritennero che, quanto al quesito “relativo alla colpa del **Marzocca**, risponde in maniera esemplare la sentenza impugnata ...”, e ribadirono, in sostanza, le argomentazioni al riguardo esplicitate in tale decisione.

8.2 Quanto ad **Antonio Cavanna e Giovanni Lorenzo Grecchi**, invece, la Corte territoriale espresse valutazioni, e statuizioni, diverse da quelle rassegnate dal primo giudice. Considerò che “è pacifico che, iniziando il rullaggio dal piazzale A.T.A., il Cessna doveva muoversi in modo da raggiungere una biforcazione, segnalata da riga gialla a terra, a fianco della quale stavano le indicazioni, parimenti scritte in giallo, R5 e R6. Le due sigle erano dipinte solo con colore giallo non rispettante gli *standards* ICAO che richiedevano altra forma, altra dimensione ed uno sfondo nero che avrebbe vivacizzato il risalto cromatico, rendendo più immediata la percezione. La scritta R6 era inoltre l'unico segnale identificativo della *taxiway*, sull'intera lunghezza, non essendovene altra fino all'intersezione della pista Analizzando le conversazioni **Zacchetti/Cessna** s'è concluso che il velivolo commerciale si era trovato su R6 per sbaglio e che il richiamo a *S4* aveva rappresentato il segno di disorientamento dei piloti. La causa dell'errore va primariamente ravvisata nell'assenza di segnalazioni a terra ben visibili al momento della biforcazione dei due percorsi R5 ed R6 Solo col difetto di percezione visiva del segnale, alla luce delle citate conversazioni, si spiega l'errato instradamento del Cessna e l'insorgere del dubbio nei piloti ...; perciò non è rilevante l'osservazione contenuta in sentenza (*di primo grado*) circa l'assoluta noncuranza del pilota rispetto alla cancellazione di un tratto di linea gialla in direzione R6 dopo la biforcazione ..., anche perché a quel punto la biforcazione era stata già superata e l'errore di instradamento già avvenuto, proprio a causa della scarsa visibilità dei *markings* ”.

Soggiunse che “occorre dare atto della particolare valutazione contenuta nella consulenza Pica rispetto alle conclusioni raggiunte dal



G.I.P.”: tale consulente, “pur avvertendo del carattere di esperimento del proprio lavoro, formula una simulazione di quasi invisibilità delle righe e delle scritte a terra Il G.I.P., dal canto suo, pur dando atto che la tinta dei due *markings* era così sbiadita che la loro conformazione era a stento distinguibile con visibilità ottima, opta per una soluzione affatto diversa, affermando che i piloti erano del tutto consci di essere su R6, che le condizioni di nebbia non avrebbero loro impedito comunque di avere visione di quelle righe Tuttavia, il G.I.P. si contraddice subito dopo, quando riconosce che ‘l’analisi della visuale consentita dalla conformazione del velivolo ... ha dimostrato che i segnali non potevano essere visti quando il Cessna si trovava proprio a ridosso della biforcazione’ ...”. In definitiva, ritenne che “con ragionevole certezza logica ... l’erroneo instradamento fu dovuto alla mancata percezione della giusta direzione, che avrebbe dovuto essere suggerita, prima ancora che dalla bussola o dalla cartina, dalla segnaletica predisposta *ad hoc*”; che “ne consegue che va affermata e ribadita la rilevanza causale della carenza di segnaletica”, cui era da attribuire il primo errore del pilota del Cessna, da cui sono derivati i malintesi con **Zacchetti**”. Posto che “il corretto tracciamento della segnaletica orizzontale e la sua manutenzione (che competevano alla S.E.A., sotto la supervisione di ENAV) in modo da renderla efficace e funzionale allo scopo costituiscono il disatteso obbligo di agire (contestato a tali due imputati, nelle rispettive loro qualità suindicate) ...”, “l’accertata relazione tra violazione di quest’obbligo... e l’errato instradamento del Cessna, quale condizione necessaria per il verificarsi del disastro ..., costituisce il nesso di causa penalmente rilevante, ai sensi dell’art. 40, comma 2, c.p.”.

Da qui la condanna di tali imputati per entrambi i reati loro contestati, ritenuto il concorso formale tra gli stessi ed esclusa

l'aggravante di cui all'art. 61, n. 3, stesso codice, e riconosciute le attenuanti generiche prevalenti sulla residua aggravante, con la diminuzione per il rito.

IV

9.0 I ricorsi.

I) Avverso la sentenza resa nel giudizio svolto con rito ordinario.

Avverso la sentenza in data 7 luglio 2006, n. 2792, della Corte di Appello di Milano, resa nel giudizio svolto con rito ordinario, hanno proposto ricorsi il **Procuratore Generale della Repubblica presso la Corte di Appello di Milano**, in relazione alla assoluzione di **Vincenzo Fusco** e **Francesco Federico** ed alla determinazione della pena irrogata a **Paolo Zacchetti**, nonché, per mezzo dei rispettivi difensori, **Sandro Gualano** e **Paolo Zacchetti**.

9.1 Il Procuratore Generale della Repubblica denuncia:

1°) il vizio di violazione di legge, in relazione agli artt. 40 c.p., 719, 792 cod. nav., 2, lett. a), D. Lgs. n. 25 luglio 1997, n. 250.

Deduce che, per quanto riguarda la posizione di **Vincenzo Fusco**, direttore dell'aeroporto, illegittimamente la sentenza impugnata aveva escluso la riconducibilità in capo ad esso di una posizione di garanzia ed altrettanto illegittimamente aveva ritenuto la mancanza di nesso causale fra le omissioni allo stesso addebitate e l'evento.



Premesso che la Corte territoriale aveva ritenuto che “l'imputazione a carico di **Fusco** (e di **Federico**) è stata costruita sulla violazione delle competenze attribuite ad ENAC dall'art. 2 della L. 250/1997”, rileva che nel capo di imputazione non si era fatto alcun riferimento a tale norma, e, peraltro, “la esistenza, nell'ordinamento, di norme di codice che disciplinavano analiticamente le funzioni del direttore di aeroporto rendevano superflua la reiterazione nella legge istitutiva dell'ENAC ... di specifiche norme sui compiti di quest'ultimo, di tal che appare arbitraria l'argomentazione della Corte, secondo la quale la mancata specificazione (ma *rectius* ripetizione) delle funzioni del direttore nel D. Lgs.vo n. 250 del 1997 istitutivo di ENAC non consente di utilizzare le norme del codice per ricostruire la posizione funzionale del direttore stesso”. Prosegue rilevando che, “una volta stabilito che le funzioni del direttore di aeroporto trovano la loro fonte normativa nel codice della navigazione del 1942 e che ... il giudice di primo grado aveva individuato il contenuto della posizione di garanzia dell'imputato **Fusco** proprio sulla base delle norme di codice, l'indagine della Corte d'Appello avrebbe dovuto iniziare, più linearmente, dalla questione della sopravvivenza (o abrogazione) di tali norme dopo la istituzione nel 1981 (D.P.R. n. 145) dell'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo (poi ENAV) la cui sopravvenienza, secondo la Corte, avrebbe cancellato gran parte dei poteri del direttore. La Corte d'Appello invece ha percorso una via impervia che prende avvio dal presupposto che la mancata precisazione, nel testo normativo istitutivo di ENAC, dei ‘mezzi e modi’ di espletamento dei compiti affidati agli organi dell'ente non consenta di attribuire al direttore di aeroporto quel complesso di obblighi sulla base dei quali il tribunale ne ha accertato la responsabilità”.

Chiarisce il ricorrente che “gli errori più vistosi” nei quali è incorsa la sentenza impugnata consistono: 1) nell'affermazione che il D.P.R. n.



145/1981 (istitutivo dell'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo, poi ENAV) "abbia fatto venir meno, o radicalmente ridimensionato..., il potere del direttore dell'aeroporto, previsto dall'art. 719 cod. nav., di regolare ... il movimento e la sosta degli aeromobili in aeroporto ...". Al riguardo, sarebbe stato necessario "porre a raffronto i contenuti dei due testi normativi onde definire esattamente l'area della incompatibilità e quindi l'estensione dell'effetto abrogativo", e la Corte territoriale si è sottratta "a questo indefettibile compito". In realtà, "l'istituzione dell'Azienda Autonoma di assistenza al Volo (poi ENAV) non ha abrogato l'art. 719 cod. nav." e, oltre a tale norma, l'art. 792 cod. nav. "attribuisce al direttore la vigilanza sull'osservanza delle disposizioni relative alla circolazione aerea nell'ambito della circoscrizione aeroportuale ..."; 2) "nella indimostrata, ed errata, equazione (o meglio indistinzione) fra il potere di vigilanza e il potere di regolazione del movimento a terra degli aeromobili, poteri intestati al direttore dell'aeroporto dall'art. 719 cod. nav."; 3) "nel corollario di tale equazione, anch'esso errato, secondo il quale l'istituzione dell'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo (poi ENAV) ..., abbia abrogato anche il potere di vigilanza del direttore su tale servizio ...". "L'errore della Corte d'Appello deriva dalla confusione (o mancata distinzione) fra regolazione, gestione e vigilanza del servizio del traffico e dei movimenti, la prima distribuita fra ENAC ed ENAV, la seconda di esclusiva competenza ENAV e la terza di esclusiva pertinenza di ENAC, in base all'art. 2, lett. a), D. Lgs.vo n. 259/1997", ed "il riferimento della Corte d'Appello alle DOP 2/97 ... conferma l'errore in cui essa è caduta ...", giacché "la lettura delle DOP 2/97 conferma la permanenza in capo al direttore: 1) del potere previsto dall'art. 792 cod. nav. ...; 2) del potere di regolazione del movimento degli aeromobili ...". "Argomento ancor più probante dell'erroneo convincimento della Corte si ricava dalla normativa generale 41/01069/AW01/EA del 15



marzo 1985 ..., dettata dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile (antenata di ENAC) ... che, al par. 2.9. ... prevede che la direzione aeroportuale dovrà provvedere in accordo con tutti gli enti interessati affinché siano emanate disposizioni ...". Posto, poi, che sul punto concernente la "indistinzione fra regolazione e vigilanza" "l'unico argomento che la sentenza impiega ... per dimostrare l'identità fra i due poteri viene ricavato dall'art. 725 cod. nav.", il contenuto di tale norma "conferma l'equivoco in cui è caduto il giudice d'appello": una "ulteriore conferma dell'errore della sentenza impugnata proviene dal secondo comma dello stesso art. 725, il quale mantiene in capo al direttore la vigilanza sulla gestione di entrambi i servizi ...". Il ricorrente richiama, poi, "numerosi documenti provenienti da ENAC e dallo stesso direttore dell'aeroporto di Linate", a conferma di come "la interpretazione ora prospettata delle norme che definiscono il ruolo ed i poteri del direttore di aeroporto trova riscontro nella prassi amministrativa".

Soggiunge, poi, il ricorrente che "la denunciata violazione di legge emerge anche dalle diverse contraddizioni che si colgono nella motivazione". In particolare, avendo affermato la sentenza impugnata che "l'attività di coordinamento (ed anche di vigilanza) di ENAC a livello locale nel 2001 si realizzava tipicamente con il potere di ordinanza di cui all'art. 718 cod. nav., che esprime l'innegabile ruolo di massima autorità aeroportuale del direttore, unico soggetto capace di emettere provvedimenti validi per tutti gli utenti dell'aeroporto", "è difficile comprendere come questa affermazione possa conciliarsi con la esclusione di una posizione di garanzia in capo al direttore, affermata dalla Corte in base alla supposta mancanza di norme di dettaglio sulle modalità di espletamento della vigilanza sulla vita aeroportuale";

2°) il vizio di violazione di legge, in relazione agli artt. 40, cpv. c.p., 719, 722 cod. nav., 2, lett. a), D. Lgs.vo n. 250/1997.

Ricorda il ricorrente che il primo giudice aveva ravvisato la colpa del **Fusco**, una volta preso atto della cessata funzionalità del radar ASMI, nel non aver adottato provvedimenti più restrittivi in tema di movimento degli aeromobili in caso di bassa visibilità, e che la Corte territoriale “perviene invece alla conclusione opposta proprio perché il giudizio di colpevolezza del tribunale presuppone, in capo al direttore, un autonomo potere suppletivo e sostitutivo di quello di ENAV nell’adozione delle procedure operative, potere che l’art. 719 cov. nav. attribuiva effettivamente alla direzione aeroportuale ma che è venuta meno a seguito dell’istituzione dell’ENAV”. Rileva che “è evidente che questo passaggio motivazionale è la conseguenza degli errori di interpretazione di legge sopra censurati ...”. Soggiunge che “anche alcuni documenti amministrativi e la stessa normativa ICAO smentiscono l’assunto della Corte circa la carenza di potere del direttore di provvedere per eliminare una situazione di pericolo determinata da altrui omissioni o inadeguatezze ...”;

3°) il vizio di “illogicità manifesta della motivazione in ordine alla mancanza di rilevanza causale della omessa restrizione - da parte del direttore - del rullaggio su R6”.

Premesso che la sentenza impugnata era pervenuta alla conclusione che “l’ipotizzato divieto di rullare per R6, per gli aeromobili in partenza dal piazzale Ovest, qualora fosse stato impartito da **Fusco**, non avrebbe evitato il disastro, posto che il controllore di volo, instradando il velivolo tedesco su R5, si comportò come se quel divieto ci fosse stato”, rileva che “l’argomento è fallace”, giacché “il corretto giudizio controfattuale ... avrebbe dovuto ipotizzare la messa in opera di tutte le condotte (e non solo del divieto di



rullaggio per R6) la cui omissione è stata rimproverata ed accertata dal tribunale a carico di **Fusco**”: “la carenza della segnaletica sulla biforcazione R5-R6 costituì la prima causa dell’errato instradamento dei piloti del Cessna. Vero è che la manutenzione della segnaletica cadeva sotto la diretta responsabilità del gestore SEA, ma su **Fusco** incombeva l’obbligo di rilevare la non conformità della segnaletica ai parametri ICAO, parametri da osservare rigorosamente in un aeroporto come Linate soggetto a nebbia E se così è, il giudizio controfattuale corretto avrebbe dovuto comprendere la presenza ipotetica di una segnaletica efficiente, la quale, secondo l’assunto della stessa Corte, avrebbe evitato l’errore dei piloti tedeschi”;

4°) il vizio di “omessa motivazione sul rapporto di causalità fra le altre omissioni contestate a **Vincenzo Fusco** e l’evento”. La sentenza impugnata - lamenta il ricorrente - ha del tutto ignorato “le altre omissioni accertate dal tribunale a carico dello stesso imputato (e di **Federico**)”, pur ritenute concause dell’evento: la mancanza di una *stop-bar* conforme allo standard ICAO e di un sistema di allarme acustico antiintrusione;

5°) il vizio di “mancanza ed illogicità di motivazione dell’assoluzione di **Francesco Federico**”. Poiché la Corte territoriale è pervenuta alla assoluzione anche di tale imputato (direttore del Sistema Direzionale Aeroporti di Milano) sul presupposto che la sua posizione coincidesse del tutto con quella di **Fusco**, “ne deriva che anche l’impugnazione debba seguire la stessa logica e quindi le censure rivolte alla decisione relativa a **Vincenzo Fusco** debbono estendersi anche all’assoluzione di **Federico**”. Essendosi ritenuto che “il tribunale non ha neppure individuato quando sarebbe stata resa nota a **Federico** una censurabile inerzia di **Fusco** rispetto al rullaggio su R6, perché solo a questa

condizione potevano essere attivati gli eventuali poteri sostitutivi”, soggiunge che “ancora una volta la Corte d’Appello rivela una concezione dei controlli amministrativi incompatibile con le caratteristiche di un servizio pubblico ad alto contenuto tecnico che ... deve essere svolto con criteri e di effettività e di rigorosa conformazione ai parametri di sicurezza”, e “ipotizzare, come fa la Corte, che il controllato debba segnalare le proprie omissioni al controllore, urta prima che con elementari principi organizzativi (da valutare alla stregua di massime di esperienza) con il senso comune”.

6°) il vizio di violazione di legge in relazione agli artt. 132 e 133 c.p., nella determinazione della pena inflitta a **Paolo Zacchetti**. Avendo la Corte determinato la pena nei confronti di tale imputato dando “preminente rilievo al fatto che il suo errore fu favorito ed amplificato, nei suoi effetti, dalla mancanza di adeguati strumenti tecnici di supporto” e considerando che “la colpa si consumò in pochi minuti, mentre le negligenze degli altri preposti all’aeroporto di Linate si erano protratte per un tempo prolungato ...”, tanto “consente di rilevare la incompletezza e quindi la illegittimità della valutazione, cui sono rimasti estranei tutti gli altri criteri dettati dall’art. 133 c.p. ...”;

7°) il vizio di violazione di legge, in relazione all’art. 69-bis c.p., quanto “al bilanciamento fra le opposte circostanze contestate a **Zacchetti**”.

La Corte ha ritenuto la prevalenza delle circostanze attenuanti generiche “per le considerazioni sopra svolte. In questo modo non solo la incompletezza della valutazione, che vizia la determinazione della pena base, si riverbera sul giudizio di bilanciamento ex art. 169 c.p., ma il giudizio di bilanciamento manca di autonoma motivazione”.

9.2 Sandro Gualano, dal canto suo, denuncia:

1°) la “nullità del decreto che ha disposto il giudizio e di tutti gli atti ad esso consecutivi, non avendo il Pubblico Ministero depositato al G.U.P. un elemento di prova decisivo”.

Premesso che davanti al Tribunale era stata sollevata tale eccezione ed il primo giudice, con ordinanza del 4 giugno 2003, l’aveva disattesa, la Corte territoriale aveva a sua volta rigettato l’impugnazione al riguardo proposta, rilevando che: 1) le bobine, pur non essendo state depositate al G.U.P., erano rimaste a disposizione dei difensori nell’ufficio del P.M.; 2) comunque, nel fascicolo trasmesso al G.U.P. era stato inserito un nastro magnetico D.A.T. (*Digital Audio Tape*) che - “seppure incompleto”, annota il ricorrente - conteneva quanto necessario a fini di prova contraria; 3) che la trascrizione delle bobine originali eseguita nel giudizio di appello non aveva fatto emergere divergenze a favore delle difese. Ripercorso “l’iter processuale dell’eccezione”, rileva che “sino alla conclusione del giudizio di primo grado, in definitiva, le difese non sono riuscite ad ottenere copia integrale delle bobine in argomento, essendo stato loro unicamente consentito di estrarre copia del supporto D.A.T., che ... riproduceva solo una parte della bobina n. 133”, e che “la Corte di Appello, con provvedimento del 18 gennaio 2006, autorizzava finalmente tanto la duplicazione integrale delle 64 piste della bobina 133, quanto quella dei sei nastri audio, disponendo che alla duplicazione si procedesse in presenza delle parti”; soggiunge, quindi, che “tutti i provvedimenti di rigetto ... si fondano sostanzialmente sulla miope e distorta interpretazione delle norme che consentono alle parti di estrarre copia degli atti di indagine ...”, laddove “l’inequivoco ... tenore del dettato normativo” (richiama gli artt. 243, 415-



bis, 242, 268, 366 c.p.p.) ed “il tessuto complessivo della disciplina richiamata conduce a ritenere ... che il diritto riconosciuto alla difesa è duplice, saldandosi sul binomio inscindibile esame-estrazione di copia ...”. Ciò posto, “l'impossibilità di conoscere, nella sua totalità, la prova cardine dell'intera vicenda processuale” ha “impedito all'imputato **Gualano** di scegliere liberamente la propria linea difensiva” e “di scegliere consapevolmente se accedere o non ad un rito alternativo Una tale macroscopica lesione non può che produrre, pertanto, la nullità del decreto che ha disposto il giudizio, rilevabile sia a norma dell'art. 178, lett. c), c.p.p. ..., sia, per altro verso ex art. 185 c.p.p. ...”, non potendo richiamarsi l'orientamento della Suprema Corte ..., secondo la quale l'omesso deposito degli atti, sia ex art. 415-bis che 366 c.p.p., condurrebbe solo all'inutilizzabilità dei medesimi ...”. Saggiunge ancora che, “qualora non si volesse accedere a tale ricostruzione, le conseguenze, sul piano processuale, risulterebbero ancora più gravi, poiché dovrebbero ritenersi inutilizzabili tutte le registrazioni riportate sui nastri magnetici non depositati dal Pubblico Ministero”;

2°) la “nullità del decreto che ha disposto il giudizio e di tutti gli atti ad esso consecutivi, per indeterminatezza del capo di imputazione”.

Premesso che tale eccezione - pur essa disattesa dal Tribunale prima e dalla Corte territoriale poi - si fondava sul presupposto che, contestandosi a tale imputato di aver omesso “di dirigere e di coordinare le strutture dipendenti per l'adozione di soluzioni procedurali succedanee” e che tale ultima locuzione (“procedure succedanee”) “non consentiva all'imputato di esercitare il suo diritto di difesa per la semplice ragione che le ‘regole procedurali’... costituivano una classe certamente ampia, che non era, pertanto, riferibile ad un'unica struttura organizzativa”, assume che

illegittimamente il Tribunale aveva rigettato l'eccezione ritenendo che "le imputazioni descrivono con adeguato dettaglio e analiticità i profili di colpa oggetto di addebito e le situazioni di fatto ...", e che "neanche la Corte territoriale riempie di contenuto la generica formula 'procedure succedanee', cioè non individua quali sarebbero dovute essere le regole procedurali sostitutive della contemporanea mancanza dei supporti strutturali indicati negli altri capi di imputazione ...": in sostanza, non era possibile "risalire in alcun modo alle condotte che lo stesso avrebbe dovuto tenere, con riferimento alle procedure succedanee, mai univocamente individuate, così come alle strutture da coordinare, in alcun modo menzionate";

3°) vizi di violazione di legge e di motivazione "in relazione alla sussistenza del nesso di causalità".

Rileva il ricorrente che, "circoscritta la responsabilità di **Gualano** con riferimento ad una soltanto delle cause ritenute, ossia all'assenza del radar il giorno dell'incidente, la Corte d'Appello aveva l'obbligo di motivare su quanto dedotto nei motivi d'appello circa la non 'causalità dell'assenza del radar', per poi passare alla verifica della posizione di garanzia e della colpa La tematica assolutamente elusa dalla sentenza è che, assente il radar, la procedura da applicare in bassa visibilità (*rebus sic stantibus*) richiedeva di penalizzare il traffico in funzione di sicurezza, ma questa procedura fu disattesa, ponendo le condizioni del disastro". Era stato "rappresentato ampiamente nei motivi d'appello" che "il disastro si verificò perché la situazione di rischio manifestatasi il mattino dell'8 ottobre 2001 a Linate non fu gestita conformemente alle procedure previste che tenevano conto dell'assenza del radar ...; in altre parole ..., le cause dell'evento andavano circoscritte alla gestione aeroportuale di quel giorno, di quelle ore del mattino nelle quali un intenso traffico veniva consentito, senza

l'adozione delle cautele previste da particolari e specifiche norme ...": vi era stata, nella sentenza impugnata, "totale mancanza di motivazione in relazione a quanto dedotto nei motivi di appello ...", e, quanto alle "poche righe" dedicate al tema della causalità, la Corte territoriale "non si preoccupa della distinzione tra mero antecedente e causa, né si preoccupa, una volta inserita l'assenza del radar tra le *condiciones*, dell'interruzione del nesso causale ex art. 41, comma 2, c.p."

Prosegue rilevando che "la normale (generale) operatività di qualsiasi aeroporto non presuppone il funzionamento del radar di terra"; che, "pur ove impiantato, il radar può andare in avaria, può essere in manutenzione ..."; che deve ritenersi che "l'assenza del radar debba essere esclusa *a priori* dalla serie causale, costituendo una mera circostanza antecedente ..."; che "non è stato il radar assente a cagionare sotto un profilo fisico-materiale il disastro ...: che il radar non ci fosse - da tempo - lo si sapeva benissimo ..."; che "si confondono i concetti di colpa e causa: la colpa addebitabile a **Gualano** poteva afferire all'aver impedito un traffico più celere ..., ma non certo all'aver messo a repentaglio la sicurezza", non potendogli attribuire "né un comportamento antidoveroso in funzione della indispensabile prioritaria sicurezza, né tanto meno la responsabilità di scelte concrete che egli non prese e non gli competevano"; che "ciò che rende ancora più illogica la decisione di considerare l'assenza del radar 'concausa' dell'evento è la esistenza della specifica normativa, avente ad oggetto esattamente quella situazione: è la inosservanza di tale normativa ... che ha contribuito alla causazione (non impedimento) dell'evento"; che "a **Gualano** ... mancava assolutamente il dominio sul fatto, ossia la possibilità di controllare il pericolo ..."; che "non serve a nulla stabilire se il radar di terra funzionante avrebbe impedito il disastro, se, a monte, non si è verificato che il radar di terra, *melius* la sua mancanza, fa parte dei fattori di

rischio (illecito) il cui concretizzarsi ha concausato l'evento ..."; che "Gualano, non essendo competente rispetto alla situazione di rischio data esclusivamente dal contesto concreto, va escluso radicalmente dalla *imputatio*".

Ricorda che "il radar di terra mancava da Linate dal 29 novembre 1999, ossia da quasi due anni; all'epoca del disastro il radar non era presente in nessun aeroporto italiano, con l'eccezione di Fiumicino; il radar non era imposto da alcuna norma men che meno giuridica; anche dopo l'incidente l'aeroporto di Linate ha continuato ad operare senza radar fino all'installazione e al collaudo di quello nuovo", e, in mancanza del radar, era, in sostanza, prevista una procedura "che doveva essere adottata nella contingenza del mattino dell'8.10.01" e che non fu adottata secondo "il sistema normativo di riferimento ...: quella mattina, a Linate la movimentazione doveva essere ridotta drasticamente a un aereo per volta" e, quanto, in particolare, ai prescritti aiuti visivi, "l'incidente sarebbe stato certamente evitato se la specifica normativa ICAO fosse stata rispettata". "Le DOP 2/97 contemplano procedure specifiche, in relazione ai bassi livelli di visibilità, per gli aeroporti non ASMI funzionante ...", e quanto alle condizioni di visibilità, doveva ritenersi, contrariamente all'assunto dei giudici del merito, che essa fosse, al momento del disastro, di livello 3, non 2, e, "in condizioni di visibilità 3, DOP 2/97 ... prescrive inequivocabilmente che negli aeroporti non dotati di ASMI può muoversi solo un aereo per volta", mentre quel giorno "il traffico continuò come in una luminosa giornata di agosto". In conclusione, "l'errore di fondo della sentenza impugnata, dovuto alla mancata considerazione dei motivi, consiste nell'aver confuso tra la ritenuta opportunità/necessità di sostituire il radar e la determinazione della serie causale che dette luogo all'incidente: ammessa l'opportunità/necessità del radar ..., ciò non determinava il



superamento e l'oblio delle *regulae artis* esistenti ed applicabili e quindi non determinava una situazione di rischio illecito ..."; in ogni caso, "l'assenza del radar sarebbe certamente da qualificarsi come causa preesistente (dal novembre 1999); tuttavia, le concause sopravvenute il mattino dell'8 ottobre 2001 furono da sole sufficienti a determinare l'evento";

4°) il vizio di motivazione "in ordine al ritenuto mancato trasferimento, da parte dell'ing. **Gualano**, della specifica posizione di garanzia, avente ad oggetto la funzione di dirigere, controllare e vigilare sull'esecuzione del contratto di fornitura del sistema SMGCS di Linate".

Rileva il ricorrente che - posto che, secondo la sentenza impugnata, "la negligenza di **Gualano** può riguardare esclusivamente la mancata operatività del radar prima dell'incidente" - illegittimamente la Corte territoriale aveva escluso che tale obbligo "non fosse stato trasferito ad altri" dall'imputato, sul presupposto che "le relative deleghe, che pure esistevano, non erano 'corredate' né dei poteri decisionali, né dei mezzi strumentali materiali ed economici (il potere di spesa era limitato), sicché i soggetti delegati non erano stati messi nelle condizioni di compiere con adeguata autonomia i compiti loro affidati". Con gli atti di gravame si era, di contro, evidenziato che il compito di "controllare e vigilare sull'esecuzione del contratto di fornitura del sistema SMGCS di Linate era stato interamente trasferit(o), in base ad una valida delega, al Direttore di Lavori, che operava sotto il controllo del Direttore dell'Area operativa e tecnica, a sua volta diretto e controllato dal Direttore Generale": a tali soggetti e strutture erano state quindi "interamente delegate" le incombenze relative alla fornitura "degli indispensabili sistemi di sicurezza della navigazione aerea" e alla "direzione, controllo e vigilanza sull'esecuzione dei relativi contratti di

fornitura”, in un contesto in cui “il vertice amministrativo di una società ... può provvedere ad adempiere ai doveri a lui affidati proprio per mezzo dell’organizzazione aziendale: anzi nelle imprese complesse deve farlo, ogni qualvolta l’adempimento personale risulti impossibile o inadeguato”, e “la medesima *ratio* che fonda la distribuzione di mansioni per mezzo di un organigramma giustifica ... la scelta dell’imprenditore di suddividere, tra più collaboratori, ove particolarmente complesso, il medesimo compito, riservando o meno a sé parte dello stesso”, essendo “però irrealistico, specie nei grossi organismi, imporre all’imprenditore un controllo personale dell’adempimento di ciascun collaboratore”.

In sostanza, “nel caso di specie, le funzioni trasferite, con i connessi obblighi operativi e di vigilanza, hanno creato delle nuove posizioni di garanzia in capo al Direttore dei Lavori, al Direttore dell’Area Operativa e Tecnica ed al responsabile dell’Ufficio gestione Programmi ..., sicché non può dubitarsi che il trasferimento di compiti è stato realizzato, sia formalmente, attraverso le deleghe funzionali organizzative, sia materialmente, attraverso l’effettiva presa in carico dei relativi obblighi ed il concreto compimento dell’attività trasferita, che si è snodato nel corso di ben 7 anni”. La Corte territoriale - lamenta il ricorrente - “trascura totalmente i motivi di appello e, non solo non prende posizione rispetto ad essi, ma non esamina sotto alcun profilo la questione relativa alla posizione di garanzia di **Gualano**” ed alle deleghe richiamate;

5°) vizi di violazione di legge e di motivazione in relazione all’elemento psicologico del reato.

Il ricorrente richiama in proposito le vicende relative alla fornitura del radar FIAR e rileva che alcune rilevanti scadenze inadempitive, o comunque incidenti sulla regolarità dell’adempimento (il rispetto dei termini

di approntamento al collaudo di alcuni lotti; la sospensione del termine di consegna di un lotto) non erano state a lui comunicate. Assume, quindi, che, “in sostanza, la Corte territoriale riconosce, implicitamente, che il blocco informativo ha impedito all’ing. **Gualano** di apprendere direttamente e di avere piena consapevolezza del fatto che le esigenze di revisione e aggiornamento del radar ... avrebbero impedito al fornitore di rispettare i termini contrattuali di consegna”; e tuttavia illegittimamente ritiene che “**Gualano** avrebbe dovuto desumere i fatti che concretamente ostacolavano il rispetto dei termini contrattuali da altre circostanze, quali, nello specifico, la designazione dei due esperti incaricati del rafforzamento della capacità statica della torre di controllo, e la nomina della Commissione di congruità; nonché, in generale, le evidenze più ampiamente politiche della vicenda di Linate”, così utilizzando “affermazioni chiaramente apodittiche ...”, laddove, in realtà, “il blocco informativo aveva impedito a **Gualano** di sapere che Linate operava in condizioni di gravi deficienze strutturali (*stop-bar*, sensore antiintrusione, segnaletica orizzontale e verticale fatiscente) e che i termini di consegna non sarebbero stati rispettati da FIAR” ;

6°) il vizio di “mancanza e illogicità della motivazione circa la possibilità di rendere operativo il radar di superficie prima dell’incidente”.

Premesso che la sentenza di prime cure era stata gravatoriamente criticata per aver omesso di “prendere in considerazione che, secondo quanto era risultato dalla consulenza del prof. Del Mese ..., il radar non poteva essere reso funzionante prima dell’incidente, anche a causa della incapacità tecnica e organizzativa del fornitore FIAR ...”, lamenta il ricorrente che, “a fronte della dettagliata cronologia riproposta con l’atto di appello e con i motivi aggiunti, la Corte si limita laconicamente a riconoscere che vi erano effettivamente state incertezze di FIAR, ma che vi

era stata anche una scarsa iniziativa di ENAV e nessuna propensione ad accelerare i tempi ..., anche se poi è costretta a riconoscere che la negligenza e l'imprudenza di **Gualano** non consistono tanto nell'aver ritardato l'installazione del sistema SMGCS commissionato a FIAR", sicché "la risposta della Corte ai motivi di appello appare, *ictu oculi*, incoerente ...".

Quanto, poi, alla "installazione del radar (di 'funzionalità minima', secondo il Tribunale, e 'funzionante al bisogno' secondo la Corte territoriale), avvenuta dopo il verificarsi del disastro, nel termine di 45 giorni", rileva che "il 'clima' che si era creato dopo l'incidente, per l'impatto che lo stesso aveva avuto sull'opinione pubblica e sugli organi governativi, aveva influito sul fornitore FIAR, facendogli mutare finalmente, in senso radicale, l'atteggiamento fino a quel momento tenuto"; la "società fornitrice era riuscita ad installare, per i primi mesi di dicembre, ... solo una piccola parte del sistema, la cui limitata funzionalità consentiva esclusivamente di rendere 'disponibile la presentazione della mappa aeroportuale ... e della sola immagine grezza del radar su apposito *monitor*' Questa soluzione, mai prospettata in precedenza dal Direttore di Lavori, né dal Direttore dell'Area Operativa e Tecnica, né dal Direttore Generale, consentiva di disporre, peraltro, di uno strumento di controllo che non sarebbe stato in ogni caso idoneo ad evitare la collisione tra i due aerei avvenuta l'8 ottobre 2001", mentre "è solo il 7 ottobre 2002, quando FIAR consegnava il prodotto completo, che ... il Direttore dell'Aeroporto provvedeva ad emanare le procedure operative sulla aree di manovra in condizioni di bassa visibilità e con il sistema radar funzionante Ciò dimostra, al di là di ogni ragionevole dubbio, che il sistema installato con il segnale 'grezzo', fino all'ottobre 2002, non poteva essere utilizzato con RVR al di sotto di 200 m. (rilevata su uno dei punti A), B) o C)); sicché il predetto, anche se fosse stato installato prima dell'incidente, con le

condizioni di visibilità dell'8 ottobre (RVR 175 – 200 – 225), non avrebbe portato alcun vantaggio ulteriore, rispetto alla mancanza, *tout court*, del radar, poiché le regole procedurali relative alle aree di manovra dell'aeroporto di Linate erano state emanate soltanto dopo che FIAR aveva completato l'intera esecuzione del contratto di fornitura del sistema SMGCS”;

7°) il vizio di violazione di legge, in relazione alla circostanza aggravante di cui all'art. 61, n. 9, c.p..

Illegittimamente - lamenta il ricorrente - la sentenza impugnata aveva confermativamente ritenuto tale aggravante, insussistente se l'abuso dei poteri o la violazione di doveri coincide con l'omissione della condotta doverosa, come nella specie era stato contestato e ritenuto. Chiarisce che “la Corte, anzitutto, non considera che la violazione colposa di doveri, così come le condotte omissive, possono essere integrate anche per mezzo di una pluralità di comportamenti, di cui alcuni anche attivi, purché il risultato finale si condensi appunto nell'elusione del dovere o nella omissione”; e che, “trattandosi di un reato colposo e omissivo, la violazione dei doveri inerenti il pubblico servizio coincide, in primo luogo, con il contenuto dell'obbligo giuridico di impedire l'evento e, dunque, con la colpa soggettivamente intesa”. Quando, quindi, “la rimproverabilità della condotta del pubblico ufficiale o dell'incaricato di un pubblico servizio si innesti e si esaurisca nella rimproverabilità per la mancata osservanza dei doveri inerenti l'ufficio o il servizio medesimo, applicare l'aggravante significherebbe punire la medesima condotta due volte, la prima sotto forma di elemento costitutivo del reato (la colpa - violazione dei doveri), la seconda come circostanza aggravante (la violazione dei doveri - colpa”;

8°) i vizi di “violazione di legge sostanziale e mancanza di motivazione in relazione al trattamento sanzionatorio”.

Si deduce che con l’atto di appello si era, tra l’altro, lamentato “l’evidente eccesso sanzionatorio”, rilevandosi che era stato espresso un giudizio di equivalenza tra le attenuanti generiche e “le residue aggravanti”, mentre, in realtà l’aggravante residua era una sola, e che si era partiti da una pena base per il più grave reato di disastro colposo “che si discostava notevolmente e ingiustificatamente dai minimi edittali”: la sentenza impugnata si è limitata ad esplicitare che “alla luce di queste considerazioni e della altre svolte dalla sentenza di primo grado, (si) reputa di confermare il giudizio di equivalenza”, sicché “né sulla incongruenza riscontrata in tema di giudizio ex art. 69, né su quella relativa al cumulo giuridico è stata data risposta alcuna ...”; la Corte, peraltro, non ha valutato tutti i criteri di valutazione di cui all’art. 133 c.p. ...”.

9.3 Paolo Zacchetti, infine, dopo alcune “considerazioni introduttive”, denuncia:

1°) vizi di violazione di legge e di motivazione.

Deduce che, “posto che al signor **Paolo Zacchetti** viene contestato di avere errato omettendo di localizzare l’aeromobile nel punto in cui realmente si trovava, sulla base dell’indicazione *Sierra four*, fornita dal pilota del Cessna, è dall’ascolto delle registrazioni dei dialoghi intercorsi che può derivarsi la sola prova di quanto effettivamente avvenuto E’, dunque, evidente che, al fine di esperire le più opportune iniziative difensive (in particolare scegliere eventuali riti alternativi) per il ricorrente era essenziale accedere alla fonte della prova originale e disporre di copia



integrale di tali registrazioni ...". "Ancora oggi, nonostante la Corte territoriale, implicitamente riconoscendo la correttezza delle eccezioni difensive, abbia disposto una perizia per duplicare il nastro originale e trascriverlo, la difesa di **Paolo Zacchetti** non ha a disposizione, nonostante ne abbia fatto richiesta specifica in corso di perizia, un duplicato del nastro ed è, quindi nell'impossibilità di procedere a verifiche oggettive di importanza essenziale ...".

Prosegue rilevando che, se "la fonte di prova è il supporto magnetico sequestrato in originale ...", "il vuoto correlato alla mancanza della registrazione non avrebbe potuto essere riempito sulla scorta di illazioni e supposizioni"; che l'adempimento di cui all'art. 415-bis c.p. "induce l'insorgenza del diritto dell'indagato ad ottenere copia di tutto ciò che concerne le indagini, senza necessità di autorizzazione alcuna"; che ha, perciò, "errato il primo giudice nel non accogliere l'eccezione di nullità proposta dalla difesa in relazione al rigetto da parte del p.m. della richiesta ... di duplicazione dell'originale nastro magnetico ...", tanto avendo determinato "una violazione del diritto alla difesa e dunque la nullità del provvedimento di che trattasi ..."; che "il nastro magnetico in sequestro non veniva materialmente trasmesso al giudice con la richiesta di rinvio a giudizio; ciò comporta l'inutilizzabilità della registrazione ..."; che "ne deriva la nullità di tutti gli atti successivi al primo diniego, ivi compresa la sentenza d'appello ..."; che la questione era stata inutilmente sollevata nella udienza preliminare, davanti al Tribunale; che, ai sensi degli artt. 415-bis.2, 416, 419 cp.p., e 131 disp. att. stesso codice, "è diritto difensivo essenziale quello di avere la facoltà di estrarre copia della documentazione relativa alle indagini ..."; che illegittimamente la Corte territoriale aveva disatteso il motivo di impugnazione al riguardo, confondendo "il piano del diritto alla difesa che si estrinseca nell'accesso tempestivo e totale alla fonte di prova,



da quello dell'utilizzabilità di materiale processuale spurio, in quanto irritalmente acquisito, con l'opposizione del ricorrente", ed omettendo "di motivare sulle eccezioni di nullità proposte dal ricorrente con l'atto di appello ...", limitandosi "ad annotazioni di contorno ..."; che, infine, la Corte territoriale, "che ha avuto la sensibilità di avvedersi dell'insostenibilità della situazione relativa alle trascrizioni utilizzate" (disponendo una perizia "direttamente sul nastro originale ..., nel contraddittorio delle parti") "non ha compreso il senso dell'eccezione proposta dalla difesa, al punto da ometterne la motivazione";

2°) i vizi di violazione di legge e di motivazione, in relazione agli artt. 416 e 191 c.p.p..

Premesso che "strettamente correlata a quella trattata al punto che precede, è la questione dell'inutilizzabilità del nastro magnetico contenente le registrazioni ..., non trasmessa con il fascicolo dell'udienza preliminare, non inserita in quello del Tribunale ed acquisita irritalmente dalla Corte ...", si deduce, al riguardo, che all'udienza preliminare era stata eccepita la mancata allegazione del nastro magnetico, ex art. 416 c.p.p., non ritenendo, tuttavia, il G.I.P. alcuna nullità, dovendosi invece ravvisare - assume il ricorrente - una "inaudita violazione del diritto di difesa"; che l'eccezione era stata reiterata davanti al Tribunale, che l'aveva egualmente disattesa, mentre "è ... evidente che questo nastro, non trasmesso e non accessibile, è inutilizzabile"; che la Corte territoriale, a quel punto, "avrebbe esclusivamente dovuto prendere atto che ... il nastro era inutilizzabile", mentre, "con un provvedimento obbiettivamente abnorme, dispone la rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale per eseguire una perizia di un oggetto, il nastro, che, non essendo inserito nel fascicolo, non avrebbe potuto essere comunque utilizzato a nessun fine"; che, avendo nel giudizio



di primo grado richiesto il P.M. di produrre copia delle conversazioni T/B/T, “la difesa dell’appellante si opponeva all’acquisizione, eccependo l’inutilizzabilità di tali atti”: “si tratterebbe - chiarisce il ricorrente - di risultanze di consulenza del Pubblico Ministero” e “la difesa era rimasta estranea a tali incumbenti, tutti ripetibili” e concretantisi in atti che, quindi, non potevano essere inseriti nel fascicolo del dibattimento; che “la Corte territoriale non ha motivato in ordine all’eccezione difensiva”, ma ha implicitamente ritenuto, disponendo la perizia, che “le trascrizioni ‘anonime’, acquisite con l’opposizione del ricorrente, non sono utilizzabili”; che “sostanzialmente e riassuntivamente: agli atti non esiste alcuna utilizzabile trascrizione del contenuto delle registrazioni delle comunicazioni avvenute in occasione del sinistro, tra controllori e piloti”;

3°) vizi di violazione di legge e di motivazione, in relazione agli artt. 191, 234, 238 c.p.p., quanto alla “acquisizione di *compact disc* prodotto dalla parte civile con l’opposizione della difesa”.

Premesso che tra le “tante sconcertanti decisioni” vi era stata anche quella di “acquisire un disco di plastica, *compact disc*, prodotto nel corso della fase terminale del dibattimento di primo grado, dalla difesa di parte civile, privo di ogni etichetta di attribuzione o altro, definito ‘relazione ANSV’”, e, “letteralmente il 40% del testo della sentenza di primo grado è costituito da questo scritto anonimo”, rileva che, dedicati alla questione “tre specifici motivi di appello”, la Corte territoriale ha risolto la stessa “in poche righe di opinabile motivazione”; che, peraltro, “l’acquisizione è avvenuta senza l’esame preventivo dell’autore ma soprattutto omettendo financo l’identificazione dell’estensore”; che, quanto alla paternità di quella relazione, “pare ... che ... l’unico dato oggettivo utilizzabile in punto di provenienza sia quello derivato da chi ha prodotto il CD; promana dalla

parte civile; il resto sono supposizioni”; soggiunge che, in ogni caso, si tratterebbe di “un atto amministrativo riferibile ad un Ente a controllo politico che tratta di una materia densa di possibili ricadute negative in ambito”, in riferimento al quale “la Corte, distrattamente con inaccettabile superficialità, neppure si è posta il problema della corretta definizione residuale del ‘documento’ in esame”, dovendosi esprimere “assoluta condivisione di quella dottrina che esclude l’acquisizione di questo tipo di atti a fini probatori e di architettura motivazionale”;

4°) vizi di violazione di legge e di motivazione, in relazione all’art. 192 c.p.p..

Rilevato che la Corte territoriale, “aderendo alle prospettazioni del ricorrente, ... ha, implicitamente, ritenuto non sostenibile la tesi del primo giudice secondo il quale, nel determinismo del disastro nessun addebito poteva essere ascritto ai piloti tedeschi del Cessna”, ritenendo che “vi fu un errore nella manovra di rullaggio”, tale “apertura (è) significativa, ma insufficiente”, perché “l’errore dei piloti tedeschi ... non è stato analizzato sotto il profilo delle cause soggettive che lo hanno indotto, né di quelle oggettive che lo hanno innestato”, e, “soprattutto, non è stat(a) analizzat(a) nella sua effettiva latitudine ... una vera sequenza di comportamenti imperiti, imprudenti e negligenti ...”. Deduce che, in punto di responsabilità, “la Corte disattende tutte le articolate doglianze dell’appellante e ritiene che la condotta del controllore sia colposa e dunque concausa ultima per il verificarsi del disastro”. Non ha, in particolare, considerato che, per le condizioni meteorologiche quel giorno gravanti su Linate, “non era assolutamente possibile attuare il controllo del movimento del traffico a terra ...”; che, perciò, “non esisteva per l’ente preposto, ENAV, la possibilità di controllare la sicurezza del traffico aereo”; che “il signor **Paolo**

Zacchetti, dunque, non ha commesso alcun errore causalmente rilevante ...”; che “il pilota tedesco non richiese in alcun momento aiuto e fornì risposte che diedero la certezza della regolarità della situazione ...; in ogni caso la presunta omessa localizzazione non è causalmente rilevante, in quanto superata dall’invito a sospendere il rullaggio, seguito da un’istruzione ineccepibile, che i piloti tedeschi, pur riportando, non hanno rispettato ...”;

5°) il vizio di motivazione.

La Corte territoriale - ribadisce il ricorrente - ha omesso la “considerazione dell’incidenza causale della colpa dei piloti tedeschi nella determinazione del fatto ..., nonostante la centralità della questione”: pur consapevole delle condizioni meteorologiche riguardanti Linate, il pilota tedesco era decollato, aveva continuato nel volo, non aveva desistito “nelle fasi dell’avvicinamento finale e dell’atterraggio”, aveva eseguito quest’ultimo “senza poter vedere le luci di pista e di avvicinamento” ...;

6°) vizi di violazione di legge e di motivazione, in relazione agli artt. 40, 41 e 42 c.p..

Posto che “la causa del disastro aereo ... è da individuare nell’invasione della pista attiva”, rileva che la Corte territoriale, pur riconoscendo l’errore dei piloti tedeschi, si “è poi limitata ad analizzare, superficialmente, solo la condotta degli imputati” e “la mancanza di una comparazione ha impedito ... l’individuazione dei differenti livelli di apporto causale ...”. Saggiunge, e specifica, che “il ricorrente ... ha correttamente istruito al rullaggio”, con “istruzione assolutamente corretta, completa oltre ogni regola”; che i piloti tedeschi, “rispondendo all’istruzione, confermano di avere capito di dovere utilizzare il raccordo 5”;

che “quel giorno, in mancanza di radar di terra ed insistendo nebbia che impediva la visuale, non esistevano altre situazioni suscettibili di essere ‘controllate’ dall’appellante” (*rectius*: ricorrente) e che “solo il pilota, in quel momento, ha la possibilità di sapere se è in grado di seguire l’istruzione ricevuta analizzando con attenzione e meticolosità il contesto ...” ; che “il pilota ha detto, chiaramente, che seguirà R5 ...”; che le condotte serbate dai piloti tedeschi “si rivelano, tutte, connotate da colpa grave”, con “valenza causale assorbente”; che il ricorrente, “chiuso all’interno di una torre fatiscente ai limiti della fruibilità, privo di radar e di ogni strumento di verifica del movimento degli aerei, immerso nella nebbia, dopo avere regolarmente istruito per il rullaggio non è in grado di operare alcuna verifica di corretto adempimento ...”;

7°) vizi di violazione di legge e di motivazione, in relazione agli artt. 40, 41 e 43 c.p..

La sentenza impugnata - lamenta il ricorrente - è incorsa in un “clamoroso errore valutativo, conseguente ad una forzatura interpretativa nella disamina degli elementi processuali”: muovendosi l’aereo “nella nebbia, invisibile al controllore indotto a ritenere ... che il rullaggio si svolga correttamente”, la frase pronunciata dal pilota tedesco (“*DIEVX is approaching Sierra 4*”) erroneamente è stata ritenuta “dimostrativa di dubbio”, “richiesta di aiuto”, con una “soluzione logica inaccettabile”, atteso che, “se il comandante tedesco avesse improvvisamente realizzato di non sapere dove si trovava ed avesse, dunque, chiamato la torre per comunicarlo, avrebbe, necessariamente, usato una formula esplicita”; in realtà, “al ricorrente non è pervenuta alcuna richiesta di aiuto: quella frase non esplicita uno stato di incertezza in cui versa il pilota” e “solo una richiesta di aiuto avrebbe potuto dare alla chiamata il senso di una incertezza da

risolvere...; chiunque, atteso il tenore della frase, l'avrebbe considerata priva di contenuti rivelatori di problematicità del rullaggio", sicché "nessun errore" da parte del controllore, "nessuna colpa rispetto ad una richiesta che non esiste, nessuna responsabilità per l'errore del pilota che non può essere percepito ...".

La Corte territoriale, poi, ha ritenuto che "i piloti del Cessna erano convinti di percorrere il Raccordo 5", in tanto discostandosi "dalle conclusioni del Tribunale, nonché da quelle del G.U.P., convinto della scelta consapevole"; ma essa non si avvede che "le sue asserzioni derivano da una premessa indimostrata, anzi contraddetta dalle emergenze oggettive: che i piloti tedeschi abbiano chiesto aiuto". In sostanza, i "dati oggettivi" esaminati inducono alla "convinzione della consapevolezza della posizione su R6, quale soluzione più in linea con le emergenze processuali ...; i piloti del Cessna hanno consapevolmente imboccato il raccordo R6".

Quanto alla "conoscenza della sigla *Sierra*", la relativa segnaletica, "in luogo di avere un normale *iter* di approvazione ed autorizzazione al posizionamento, è stata realizzata sostanzialmente in modo arbitrario e senza alcuna pubblicazione". Nei motivi di appello "si era rilevato come l'errore nella localizzazione dell'indicazione *S4* ... dovesse essere qualificato come non dovuto a colpa, dunque penalmente indifferente ...";

8°) vizi di violazione di legge e di motivazione, in relazione agli artt. 40, 41 e 42 c.p., sul punto concernente "il comportamento del controllore dopo la ricezione della comunicazione *S4* ...".

"Anche in questo caso - lamenta il ricorrente - la Corte, benché investita di uno specifico motivo di appello, ha completamente omesso persino di considerarlo ...", costituendo esso invece "un motivo fondamentale per la valutazione ...". Poiché "la lettura della contestazione

ascritta induce ... a ritenere che, dopo avere ricevuto la comunicazione *Sierra 4*, il ricorrente, ignorandola, abbia lasciato continuare il rullaggio ...”, in effetti “non è così”, perché “questa impropria versione espunge un dato oggettivo di importanza essenziale”. In realtà, “non vi fu alcuna ‘segnalazione di localizzazione’ ...; dopo la comunicazione, il controllore non ha affatto autorizzato la continuazione del rullaggio, fino all’invasione della pista ...”; il ricorrente “ha anzitutto fermato il rullaggio, invitando il pilota tedesco a mantenere la posizione di *stop* La manovra in corso viene interrotta Il Cessna pertanto è fermo come era al momento in cui ha iniziato il rullaggio ...; pertanto, la situazione suggerita dal tenore letterale della contestazione, ad ipotizzare un *unicum* tra la chiamata del pilota e l’autorizzazione, addirittura, ad entrare in pista, è una vera e propria distorsione del dato storico oggettivo Il rullaggio interrotto viene pertanto riattivato da questa chiara istruzione (*‘dviex continue your taxi on the main Apron. Follow the alpha line’*); solo da R5 è possibile continuare il rullaggio sul piazzale principale; da nessuna altra posizione ...; non si tratta affatto di autorizzazione alla prosecuzione, fino all’invasione della pista, bensì di una manovra che non interessa affatto la pista, assolutamente incompatibile con la posizione di un aeromobile su R6 ...; l’istruzione ... è ... incontrovertibilmente chiara: entra nel piazzale principale e segui la linea alfa. La risposta del pilota a questa indicazione è formulata in termini che non lasciano margini di dubbio, né sulla comprensione piena, né sull’adesione incondizionata”. Inoltre, “il pilota conosce la semplice struttura viaria dell’aeroporto di Linate ...” e, “nel valutare l’istruzione sotto il profilo della percorribilità, non può avere alcun dubbio sull’ubicazione del piazzale principale e su come raggiungerlo. Ed in effetti la risposta è chiara ed inequivocabile, come quella del controllore: *‘Roger continue the taxi in main Apron alpha line, the dievx’*. Si tratta dunque di una nuova fase del

rullaggio. Tutto quanto in precedenza avvenuto viene annullato: continua secondo l'istruzione ricevuta La nuova istruzione avvia una sequenza fattuale assolutamente a sé stante, non condizionata né condizionabile da ciò che prima era avvenuto”.

In definitiva, “la situazione oggettiva ricostruibile in base alle emergenze processuali è assolutamente non compatibile con la tesi della Corte territoriale”. Ne consegue che dal momento in cui, fermato il rullaggio, viene formulata questa istruzione ..., l'eventuale rilevanza causale della pretesa omessa localizzazione precedente ... viene a cessare, si interrompe La pretesa omissione di cui all'imputazione ... non ha indotto in alcun modo la continuazione del rullaggio sino all'invasione della pista; il rullaggio è stato fermato e riprende con prescrizioni inequivocabili, causalmente non correlabili al sinistro Da questo momento tutto ciò che il pilota porrà in essere ... sarà di per sé ed esclusivamente rilevante sotto il profilo causale”; la Corte territoriale avrebbe dovuto avvedersi che “l'individuazione di una nuova fase del rullaggio equivale, necessariamente, ad interruzione della sequenza causale”;

9°) vizi di violazione di legge e di motivazione in relazione agli artt. 40 e 41 c.p., quanto alla “condotta del pilota tedesco ai comandi del Cessna dopo la conferma dell'istruzione ...”.

Il pilota tedesco - si deduce - “si rende necessariamente conto ... di essere in prossimità della pista”, trattandosi “in ogni caso di una situazione di fatto oggettivamente incontestabile ..., ha piena consapevolezza del fatto che quella che ha davanti è la pista di decollo attiva”. Egli, tuttavia, “raggiunta la *Stop Bar* neppure si ferma, certo non attende, come gli impongono le norme regolamentari, il suo spegnimento”, intraprendendo l'attraversamento consapevole della pista: “è, dunque, la consapevole

concretizzazione di una situazione di grave pericolo; si qualifica colpa cosciente ...; procede su Romeo 6: compie, più specificamente, una manovra non autorizzata, diversa da quella alla quale è stato istruito. La consapevole violazione dell'istruzione ... costituisce ennesimo atto interruttivo dell'efficienza causale delle pregresse condotte ed omissioni di chicchessia: da questo momento in poi ... si svolge un nuovo autonomo sviluppo del processo di determinazione dell'evento Se il pilota avesse dato attuazione all'istruzione, il sinistro non si sarebbe verificato ..."; ed è "radicalmente erronea, sul punto, l'asserzione della Corte d'Appello in ordine ad una possibile confusione tra la *stop bar* a protezione del piazzale principale e quella che precede la pista: la prima, infatti, è a luci arancione ed è definita *clearance bar*; la seconda è a luci rosse: si tratta di *stop bar*"; il comportamento del pilota, quindi, è "atto, evidentemente, definitivo e determinante: ulteriore interruzione della conferenza causale di quanto in precedenza avvenuto";

10°) vizi di violazione di legge e di motivazione in relazione agli artt. 40, 41 e 43 c.p., quanto a "ulteriori omissioni valutative con riferimento all'ultima fase del rullaggio".

"Il pilota tedesco - rileva il ricorrente -, a prescindere dall'istruzione ricevuta e dalla sua corretta comprensione, quand'anche avesse dubbi in ordine al fatto che davanti a lui si apre la pista attiva e non il *main apron* ..., quando viene a trovarsi davanti ad un segnale di indubbio significato di divieto, deve, comunque, arrestarsi e chiedere l'autorizzazione all'attraversamento ...; il pilota si trova di fronte a segnalazione dal significato rigido: è un divieto assoluto non trasgredibile Ogni possibilità di incidenza causale di quanto in precedenza avvenuto viene meno Quand'anche il controllore, e non è il nostro caso, si fosse colpevolmente

sbagliato in ordine all'ubicazione del S4, dal momento in cui il pilota raggiunge una *stop bar* a luci rosse a protezione di una pista attiva, la prospettiva causale muta radicalmente: a prescindere da quanto avvenuto in precedenza, da questo istante è il pilota che ha tutti gli elementi per sapere come deve comportarsi; non esistono alternative: la responsabilità per ogni errore è sua E' evidente quanto rilevante sia, ai fini della legittimità della motivazione, il fatto che la Corte, nonostante gli specifici motivi di appello sul punto, non abbia neppure preso in considerazione il fatto che, nel caso in esame, non solo non erano state rispettate le rigide disposizioni normative citate, ma neppure era intervenuta autorizzazione alcuna ad attraversare dapprima la *stop bar*, accesa, costitutiva di un limite invalicabile, e quindi la pista attiva", né si può, "in ogni caso, sostenere che il pilota avesse ricevuto un'autorizzazione implicita All'origine del disastro, dunque, si pone, quanto meno nell'ultima fase del rullaggio, quella che potremmo definire come 'della consapevolezza dei piloti tedeschi', esclusivamente il loro improvvido comportamento", ed il comportamento dei piloti tedeschi "assume rilevanza causale autonoma ed assorbente rispetto ad ogni ipotizzabile concausa La Corte ... non solo è incorsa in gravi contraddizioni, sul punto, ma in ogni caso ha del tutto omesso di motivare sulle doglianze difensive";

11°) vizi di violazione di legge e di motivazione in relazione all'art. 40, 2° comma, c.p..

Premesso che "con i motivi svolti ai punti che precedono ... la vicenda è stata esaminata prescindendo dalla sua collocazione entro lo schema della responsabilità omissiva impropria", il ricorrente ricorda che, "approfondendo questa tematica in sede di appello, la difesa aveva escluso che, nel caso in esame, si potesse fondatamente sostenere che la funzione di

controllo del movimento del traffico aereo, a terra, fosse concretamente esperibile”, e “la Corte ha del tutto omesso la trattazione della questione, anche al solo fine di dimostrarne l’infondatezza”. Posto che, alla stregua della esplicitata contestazione, “il reato consisterebbe nell’aver causato, con il proprio comportamento, in concorso con altri, l’evento, per colpa consistita nel non aver rilevato la posizione del Cessna”, e “parrebbe, pertanto, configurata, anche in difetto di esplicita contestazione dell’art. 40, 2° comma, c.p., un’ipotesi (di) reato omissivo improprio”, ma “potrebbe essere profilata una fattispecie commissiva”, in ogni caso occorre “considerare la posizione del signor **Paolo Zacchetti** quale viene definita secondo la più logica interpretazione dell’imputazione: titolare di una posizione di garanzia, avrebbe omesso di localizzare l’aeromobile correttamente”. “Il controllo del movimento a terra degli aeromobili - annota il ricorrente -, in un moderno aeroporto, non può dipendere semplicemente dall’uomo. Strumento irrinunciabile, essenziale, è il radar di superficie Senza tecnologie radar sofisticate, non esiste la possibilità di controllo del traffico, né in volo e neppure a terra La Corte di merito, alla quale è stato sottoposto il tema in trattazione, non ha ritenuto ... di dedicarvi neppure una riga di motivazione ...”. Ora, poiché “il controllore deve garantire la correttezza dell’istruzione, dunque dare gli *input* perché il traffico si muova ...”, se egli “non è dotato di strumentazione radar adeguata, in situazioni limite, come in caso di nebbia ..., non può in alcun modo verificare se l’esecuzione dell’istruzione sia conforme alla prescrizione ..., non esiste alcuna possibilità di esercitare in concreto il controllo: chi delega questa funzione non può, pertanto, venir meno al dovere minimo che grava su chiunque, rivestendo una posizione di garanzia, è tenuto a rispettare. Se non si pone il delegato, tale è nell’occorso la posizione del ricorrente, nelle condizioni di adempiere alla funzione, non si può pretendere che sia lui a



rispondere delle conseguenze dell'impossibilità dell'esercizio del controllo: viene meno la posizione di garanzia stessa in capo a chi è delegato ad assolverla Nel caso in cui il pilota abbia commesso un errore nell'attuare un'istruzione corretta, compresa e ripetuta, e il controllore non lo rilevi, non per sua colpa, ma perché assolutamente impossibilitato per le obiettive condizioni di operatività, nessuna colpa è ipotizzabile Se grava sull'area aeroportuale la nebbia, il controllore non può vedere e, dunque, non può essergli demandata alcuna responsabilità di controllo del movimento ..."; non si vede perché, perciò, "il controllore dovrebbe avere, nel caso di specie, una responsabilità nel determinismo del disastro, in relazione ad un'estemporanea ed assolutamente casuale indicazione, che non sarebbe stato in grado di decifrare o avrebbe decifrato in modo inesatto, a causa, ancora una volta, di inadempienze di altri ...: una simile conclusione equivarrebbe a responsabilizzare il controllore, anche in difetto della possibilità di vedere il traffico in movimento, per mancanza di strumentazione idonea: un'ipotesi di responsabilità oggettiva, non prevista dalla legge", mentre "nelle ipotesi in cui manchino le dotazioni, dunque la possibilità stessa di controllare, cessa immediatamente la funzione, non più esperibile" e il suo "obbligo di lavorare, in quelle condizioni, non equivale a dovere inerente un pubblico servizio": in sostanza, "il ricorrente non aveva la benché minima possibilità di controllare il movimento del traffico dell'aeroporto immerso nella nebbia, in quanto non aveva alcuno strumento che lo consentisse", sicché "ragioni di logica e di diritto impongono di ritenere il difetto di responsabilità del ricorrente, cessata nel momento in cui il radar non funziona Il resto è casualità";

12°) vizi di violazione di legge e di motivazione in relazione all'art. 533 c.p.p..

Il ricorrente ricorda che, “contestualmente alla celebrazione del presente processo, la Corte milanese ha trattato l’appello relativo alla sentenza emessa a definizione del giudizio abbreviato” e rileva che “la particolarità della situazione processuale che si è casualmente concretizzata è data dal fatto che, benché, ovviamente, il ricorrente non fosse imputato nel giudizio abbreviato, la sua posizione è stata comunque oggetto di una approfondita quanto irrituale disamina dal parte del G.U.P.”. Ciò posto, assume che “l’analisi comparata delle due sentenze che hanno definito il primo grado evidenzia un dato incontestabile: in ordine alla posizione del signor **Paolo Zacchetti** sussiste assoluta incertezza valutativa, al punto che per il G.U.P. nessun rimprovero può essergli mosso ..., di contro il Tribunale lo ha condannato”. In particolare, il G.U.P. aveva ritenuto che “se dal quadro si elimina mentalmente il dialogo verificatosi quando l’aereo era in prossimità di *Sierra four*, del tutto verosimilmente l’evento si sarebbe ugualmente verificato”, donde la irrilevanza causale del comportamento ascritto al controllore; se ne deve dedurre - ritiene il ricorrente - che a suo carico “non è stata acquisita alcuna certezza probatoria: sussistono ragionevoli dubbi in ordine alla sua responsabilità”;

13°) il vizio di motivazione.

Si premette che “con specifico motivo di appello l’esponente aveva sostenuto la nullità della sentenza del Tribunale di Milano, mancanza di dispositivo. La questione si incentrava sull’errore nel quale era incorso il primo giudice applicando pene accessorie che, per il tipo di reato non doloso, non potevano essere irrogate”. Trattandosi, quindi, non di “errore materiale”, ma di “errore concettuale nell’applicazione della legge penale”, la Corte di Appello si era limitata ad asserire che “il dispositivo esiste ed è quello letto in dibattimento”. Ma, poiché il Tribunale, “prima che venisse

depositata la sentenza, compreso l'errore, si era determinato a pronunciare un'ordinanza correttiva del dispositivo", "il dispositivo letto in dibattimento non esiste più in quanto eliminato dall'irrituale ma esistente ordinanza del Tribunale Avendo, in ogni caso il Tribunale dato ingresso all'errata procedura di correzione, ha eliminato il dispositivo originario formulandone uno differente. Avrebbe dovuto, quindi, inserire il nuovo dispositivo e non quello che, essendo stato oggetto di modifica, non esisteva più Il testo del dispositivo attualmente in calce alla sentenza è dunque, contrariamente a quanto asserito dalla Corte di appello, inesistente in quanto travolto dall'ordinanza di correzione".

II. I ricorsi avverso la sentenza resa nel giudizio svoltosi col rito abbreviato.

10.0 Avverso la sentenza della Corte territoriale resa nel giudizio svoltosi col rito abbreviato hanno proposto ricorsi, per mezzo dei rispettivi difensori, **Antonio Cavanna, Giovanni Lorenzo Grecchi e Fabio Marzocca.**

10.1 Antonio Cavanna denuncia:

1°) il vizio di violazione di legge, in relazione alla "inammissibilità dell'appello del Pubblico Ministero: nullità dell'ordinanza pronunciata dalla Corte d'Appello all'udienza del 7.4.06 ... per violazione dell'art. 443 c.p.p. come modificato dalla L. n. 46/2006, degli art. 10 L. 46/2006 e degli artt. 581-591 c.p.p.".

Ricordato che il giudizio di appello aveva ad oggetto l'impugnazione del pubblico ministero avverso la sentenza di assoluzione pronunciata in

prime cure dal G.I.P. a seguito di giudizio abbreviato, deduce che “a seguito dell’entrata in vigore della L. 20.2.06, n. 46, l’appello del pubblico ministero doveva essere dichiarato inammissibile ...”. I giudici dell’appello, invece, “nell’ordinanza impugnata hanno ritenuto ... che sia possibile la conversione in appello del ricorso per cassazione presentato dalla parte, poiché non è determinante il nome dato all’atto di impugnazione, quanto il contenuto dello stesso. E quindi hanno qualificato l’atto di appello del P. M. ... ricorso per cassazione, senza obbligo di immediata declaratoria d’inammissibilità dell’appello del P. M., in base alla citata norma transitoria, con conseguente possibilità di ritenerlo convertito in appello (riservata alla fase decisoria la valutazione della sua concreta fondatezza quanto ai vizi denunciabili e denunciati dalla sentenza di primo grado) ...”. Ma non si è considerato che, “in base al dettato dell’art. 443, c. 1, c.p.p., contro la sentenza di assoluzione pronunciata nel giudizio abbreviato non può essere proposto appello. E tale principio non può subire deroghe neppure nel caso di contestuale impugnazione di coimputato condannato in primo grado”.

Inoltre - prosegue il ricorrente - “ancor più evidente è che la conversione prevista dall’art. 580 c.p.p. è possibile solo ove vi sia un ricorso per cassazione da convertire in appello. E cioè a dire in presenza di un atto che abbia i requisiti ‘formali’ previsti dall’art. 581 c.p.p., ma soprattutto il contenuto ‘sostanziale’ previsto dall’art. 606 c.p.p., che ... difettavano completamente nell’atto di impugnazione proposto dal Pubblico Ministero”. In realtà - si chiarisce -, “se è vero che la *ratio* dell’art. 568, c. 5°, c.p.p. è proprio quella di consentire la trasformazione dell’atto di impugnazione presentato, è evidente che tale trasformazione è possibile solo in presenza dei requisiti di forma e di sostanza stabiliti per il mezzo di impugnazione che avrebbe dovuto essere presentato”; e “giudice di questa trasformazione non può che essere soltanto codesta Suprema Corte, che si deve ritenere



unico giudice teoricamente competente a conoscere della impugnazione ed al quale gli atti debbono essere trasmessi ...”;

2°) la “nullità della sentenza impugnata ... in ordine all’ammissibilità del ricorso per cassazione proposto dal Pubblico Ministero”.

“La Corte d’Appello - rileva il ricorrente - ha qualificato l’atto d’impugnazione come ricorso per cassazione, superando in questo modo il dettato dell’art. 10 L. 46/2006 ...”. Essa “ha proceduto a verificare se l’individuazione delle violazioni di legge e i motivi che sorreggono l’impugnazione siano riconducibili ai casi tassativamente previsti dall’art. 606 c.p.p.” ed ha ritenuto che “tale verifica è positiva solo per l’impugnazione riguardante **Grecchi e Cavanna**, sotto il profilo della manifesta illogicità intrinseca della motivazione Senonché nei motivi di appello presentati dall’organo di accusa non vi è alcuna doglianza di diritto, riferibile a manifesta illogicità, se non nel titolo dei paragrafi a) e b) richiamati”. Ne consegue che “l’atto di appello del Pubblico Ministero, che pure non doveva essere convertito in ricorso, se valutato alla stregua di quanto disposto dall’art. 606 c.p.p., doveva essere dichiarato inammissibile”;

3°) vizio di violazione di legge in relazione all’art. 606, c. 3°, c.p.p..

Posto che la Corte di Appello aveva ritenuto dedotto, nel ricorso del P. M., “un improbabile vizio di motivazione ... sotto il profilo della ‘manifesta illogicità intrinseca della motivazione ... (*per*) ... avere violato le regole di valutazione della sussistenza del nesso di causa nei reati omissivi impropri’ ..., nessuna censura, in alcun modo riferibile a quelle previste dall’art. 606, lett. e), c.p.p. è contenuta nell’atto d’appello del P. M.”, sicché “è arbitrario il ricorso ad argomenti che non erano stati devoluti nell’atto di

impugnazione ...". "Oltretutto - soggiunge il ricorrente - vanno censurati anche gli argomenti utilizzati dal giudice d'appello in sentenza". Difatti, "se è pur vero che i dirigenti SEA fossero responsabili della manutenzione del sedime aeroportuale di Linate, anche a poter ritenere inidonea tale manutenzione, non è stato possibile in alcun modo, in sede di accertamento della sussistenza del nesso causale, collegare tale, vera o presunta, incuria con l'evento". Infine, illegittimamente la Corte territoriale aveva ritenuto il vizio di manifesta illogicità "desumibile dalla stessa formula assolutoria ...";

4°) "nullità della sentenza impugnata per inosservanza degli artt. 443 e 580 c.p.p., come riformati dalla L. 20 febbraio 2006, n. 46".

Tale novella normativa - ricorda il ricorrente - "ha... riformato in particolare l'art. 443, comma 1, c.p.p., escludendo la possibilità per il pubblico ministero e per l'imputato di proporre appello avverso le sentenze di assoluzione emesse nei processi svoltisi con le forme del rito abbreviato". A seguito della entrata in vigore di tale legge, la sentenza di assoluzione emessa in prime cure non era appellabile da alcuna delle parti, potendo essere impugnata solo con ricorso per cassazione per i vizi di cui all'art. 606 c.p.p.. "Il precetto normativo - deduce il ricorrente - non può subire deroghe, come al contrario è avvenuto, neanche mediante conversione in appello del ricorso ex art. 606 c.p.p. ai sensi dell'art. 580 c.p.p., in virtù della presentazione di appelli da parte di coimputati condannati in primo grado", essendo "del tutto irragionevole ed anticostituzionale ritenere che il meccanismo della conversione possa stravolgere il sistema delle impugnazioni rendendo appellabile ciò che non è".

Soggiunge che "l'art. 580 c.p.p. ..., ove interpretato nel senso di consentire la conversione del ricorso in Cassazione presentato dal pubblico



ministero in appello, si pone in evidente ed insanabile contrasto con gli artt. 3, 24 e 25 Cost.”;

5°) vizio di violazione di legge, in relazione all'art. 606, 3° c., c.p.p..

Premesso che la rivisitazione in appello della sentenza di primo grado debba avvenire “solo ed esclusivamente sulla base di quanto evidenziato nei motivi di appello”, nel caso di specie “la Corte, non solo ha fatto ricorso ad argomenti mai neppure sfiorati dal Pubblico Ministero, ma ha utilizzato in modo parziale e riduttivo anche gli elementi e gli argomenti utilizzati dal giudice di primo grado. Trascurando, peraltro, elementi di prova di fondamentale rilievo ...”;

6°) vizio di motivazione, in ordine alla sussistenza del nesso causale.

Assume il ricorrente che la sentenza impugnata è illogica e contraddittoria nella sua motivazione, perché “ritiene esser dato di fatto noto che ‘a un certo punto (i piloti) si siano trovati disorientati, avendo dubbi sulla strada intrapresa’ e ciò sarebbe dimostrato dalle parole *approaching Sierra 4*, da intendersi quale ‘messaggio d’allarme fatto risuonare nelle orecchie di **Zacchetti**”; ma “in realtà tale affermazione è del tutto gratuita poiché, come è ben spiegato dal G.I.P., che, a differenza dei giudici d’appello, ha ascoltato le registrazioni, dal tono del pilota nel riportare la propria posizione, non si rinviene traccia di incertezza, né tantomeno di smarrimento”.

“La motivazione della sentenza impugnata - poi - appare oltremodo illogica quando contesta il grado di conoscenza di *S4* da parte dei piloti ...” e “vi è un vero e proprio salto logico tra la premessa (riporto di posizione in un punto in cui vi è una scritta all’incontrario) e conclusione (l’unica conclusione possibile è che il Cessna avesse imboccato *R6* per errore e non



per scelta') Di più, il dubbio dei piloti di trovarsi su R6 piuttosto che su R5 diviene, qualche riga dopo, piena certezza di percorrere R5 quando si afferma che 'dal Cessna risposero a **Zacchetti** senza manifestare alcun dubbio sul fatto che dopo la cosiddetta *stop-bar* (sia l'uno che gli altri pensavano a quella su R5) avrebbero raggiunto il piazzale principale' In tal modo il secondo giudice ha completamente ignorato un dato più che certo e mai contestato, ovverosia che il raccordo che il pilota del Cessna stava percorrendo era il medesimo che aveva utilizzato poche ore prima in senso inverso e che, in quell'occasione, aveva sentito il controllore indicargli espressamente la via da percorrere menzionandone il nome 'R6', e lui stesso lo aveva ripetuto per ben tre volte, associandolo alla via di rullaggio intrapresa".

Inoltre, per quanto riguarda le segnalazioni a terra, in particolare alla biforcazione, "la Corte ha ritenuto che il primo giudice abbia tratto erronee conclusioni dalla consulenza Pica", ed ha ritenuto altresì "la contraddizione del G.I.P. che prima afferma che i piloti avevano preso visione della stessa una volta scesi a terra per avervi camminato sopra, riconoscendo poi che 'l'analisi della visuale consentita dalla conformazione del velivolo ... ha dimostrato che i segnali non potevano essere visti quando il Cessna si trovava proprio a ridosso della biforcazione' Appare evidente, leggendo le pagine 106 e 107 della decisione di primo grado, che l'oggetto della prima affermazione è la biforcazione, mentre l'oggetto della seconda sono le sigle R5 e R6 in corrispondenza di essa, non sussistendo per ciò alcuna contraddizione".

"Il secondo giudice - prosegue il ricorrente - omette inoltre di considerare un altro dato certo e non contestato, ovverosia che i piloti avevano precedenti esperienze su Linate e che conoscevano l'aeroporto ...", e "dovevano ragionevolmente sapere che il raccordo che avrebbero

imboccato era denominato R6, per averlo percorso poco prima ...". In conclusione, "a fronte di una sentenza (quella di primo grado) che dà conto in modo analitico, dopo aver svolto un rigoroso esame controfattuale, del suo accertamento in termini di ragionevole certezza della insussistenza del nesso causale quanto agli addebiti mossi all'ing. **Cavanna**, la sentenza d'appello utilizza parziali e fraintesi argomenti, risultando perciò viziata sia per mancanza di motivazione che per manifesta illogicità";

7°) vizio di motivazione in punto di responsabilità.

Premesso che la sentenza impugnata conclude col "dichiarare la colpevolezza di **Antonio Cavanna**, in quanto soggetto 'cui era pacificamente deputato il compito di programmare, ordinare ed effettuare la manutenzione della segnaletica, per raggiungere lo scopo dettato dalla società' ..., in tutta la sentenza non si tratta assolutamente degli effettivi compiti attribuiti all'imputato all'interno di S.E.A., se non nei limiti di quanto è possibile ricavare dal capo d'imputazione, che riporta solamente la sua qualifica di 'responsabile dell'Unità Organizzativa Sviluppo e Manutenzione Risorse Aeroportuali di SEA s.p.a' Il secondo giudice, perciò, non può motivare in modo esaustivo limitandosi a ritenere 'pacifico' che era **Cavanna** a dover programmare, ordinare, nonché effettuare la manutenzione, non facendo alcun riferimento agli atti, e senza prendere in considerazione le argomentazioni sviluppate da questa difesa sul punto ...". Dall'analisi della documentazione difensivamente prodotta avrebbe dovuto evincersi che "il suo ruolo era sostanzialmente quello di coordinare e indirizzare le azioni delle strutture di Linate e Malpensa, portando a compimento le direttive strategiche che riceveva dai superiori, delegando di fatto gli aspetti operativi degli scali di competenza, e la gestione delle unità dipendenti alle due strutture, le quali avevano contatti diretti con i fornitori,



le maestranze e i capi servizio Inoltre, la Corte equipara le posizioni del ricorrente a quella di **Giovanni Grecchi**, come se i due soggetti svolgessero le medesime funzioni, ricorrendo in un'evidente mancanza di motivazione La condotta dell'ing. **Cavanna** avrebbe dovuto essere valutata sulla scorta del principio di affidamento, secondo cui, nell'ambito di una società di rilevanti dimensioni, il soggetto che occupa una posizione che lo pone al vertice di un vasto settore organizzativo ricomprendente numerose strutture aziendali non può essere ritenuto responsabile in ordine ad una violazione di evidente natura episodica, che non può che far capo alla persona incaricata delle specifiche mansioni ...”;

8°) il vizio di motivazione “in ordine ai profili sanzionatori”.

”Le premesse motivazionali affermate dalla Corte di Appello - lamenta il ricorrente - in ordine alla posizione e al grado di responsabilità dell'imputato non trovano logica trasposizione nella concreta determinazione della pena, che anzi appare del tutto illogica”. Pur avendo ritenuto la sentenza impugnata che “la colpa degli imputati S.E.A. ... si manifesta di minor gravità rispetto a quella di altri imputati” e che “le più grosse manchevolezze vanno attribuite ad altri soggetti ..., nessuna correlazione sussiste tra tali affermazioni e la concreta individuazione del *quantum* di pena, poiché questa viene fissata in misura analoga a quella determinata con sentenza ex art. 599 c.p.p. rispetto ad altri coimputati aventi un ruolo ben più pregnante Inoltre, la contestualità della decisione rispetto ai coimputati giudicati con rito ordinario ha sostanzialmente evidenziato una diversità di trattamento in relazione a posizioni e addebiti ben più rilevanti ...”.

“Immotivata, poi, è la misura della riduzione di pena per la concessione delle attenuanti generiche Infine la Corte mostra di non

avvedersi delle quietanze prodotte in atti attestanti l'avvenuto risarcimento del danno prima della celebrazione del giudizio di primo grado e delle revoche della costituzione della maggior parte delle parti civili. Tanto meno si avvede del fatto che le ulteriori parti civili rimaste hanno comunque già percepito delle somme a titolo risarcitorio" e "infine, con riguardo alle parti civili organizzazioni sindacali, è la stessa sentenza impugnata che riconosce la mancanza di prova di un danno ulteriore rispetto a quanto già risarcito ...; nessuna valutazione viene svolta in sentenza in ordine alla sussistenza o meno dei presupposti per la concessione dell'attenuante di cui all'art. 62, n. 6, c.p.".

10.2 Giovanni Lorenzo Grecchi, dal canto suo, denuncia:

1°) vizi di violazione di legge, quanto alla "inammissibilità dell'appello del pubblico ministero avverso la sentenza assolutoria di primo grado: nullità dell'ordinanza pronunciata al riguardo dalla Corte d'Appello all'udienza del 7.4.06 ... per violazione dell'art. 443, come modificato dalla L. n. 46/2006, dell'art. 10 della medesima legge e degli artt. 581-591 c.p.p.".

Vengono, in sostanza, riproposte le stesse argomentazioni gravatorie esplicitate dall'altro ricorrente, **Cavanna**, supra, sub 1°), e si ribadisce che: "la Corte d'Appello avrebbe dovuto trasmettere l'impugnazione del Pubblico Ministero a codesta Suprema Corte, unico organo deputato a valutarne i requisiti di ammissibilità e, se del caso, a riqualificarlo per procedere poi alla sua riconversione ex art. 580 c.p.p."; a seguito della entrata in vigore della L. n. 46/2006, "la sentenza di assoluzione emessa a favore dell'ing. **Grecchi** non era impugnabile con lo strumento dell'appello da nessuna delle parti processuali ..."; "nel caso in esame, risulta evidente come i giudici del gravame abbiano dato *tout court* legittimazione ad un



atto di appello del Pubblico Ministero che palesemente non avrebbe superato la soglia dell'ammissibilità avanti la Suprema Corte”;

2°) “rilevanza e non manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale dell’art. 580 c.p.p., come modificato dall’art. 7 della legge n. 46/2006 per violazione degli artt. 3 e 24 Cost.: nullità al riguardo dell’ordinanza pronunciata dalla Corte d’Appello in data 7.4.06 che ha respinto la questione sollevata dalla difesa“.

Si ripropongono anche al riguardo argomentazioni analoghe a quella dell’altro ricorrente **Cavanna**. Si deduce che la disciplina prevista dall’art. 580 c.p.p. comporta, nel caso di sentenza inappellabile per imputato e pubblico ministero e di conversione del ricorso in cassazione in ragione della proposizione di appelli da parte di altri coimputati - o nei loro confronti dello stesso pubblico ministero -, molteplici profili di violazione del diritto di difesa previsto dall’art. 24 Cost. ...; la nuova disposizione viola peraltro il principio di tassatività dei mezzi di impugnazione ...”: “per tutte queste ragioni, si chiede, in via subordinata rispetto al primo motivo di cui sopra, che codesta Suprema Corte di Cassazione voglia sollevare questione di legittimità costituzionale dell’art. 580 c.p.p.“;

3°) “abnormità della sentenza impugnata laddove la stessa Corte d’Appello, nella medesima composizione, ha giudicato contestualmente anche i computati per i quali si procede con separato rito ordinario”.

Poiché “la trattazione dei due processi è proseguita in modo parallelo e, anzi, con evidente concatenazione ..., di fatto si è così realizzata una sostanziale riunione dei due procedimenti, proprio nella fase valutativa e decisionale, con un’unica camera di consiglio, all’esito della quale si è data contestuale lettura dei dispositivi riferibili rispettivamente, ma solo

formalmente, ad ognuno di essi ...”, mentre “la struttura ontologicamente diversa del rito ordinario e del rito abbreviato sono tali da non consentire il processo cumulativo nei confronti di più coimputati con l’abbinamento dei riti stessi ...”;

4°) vizio di violazione di legge, in relazione all’art. 606, 3° c., c.p.p., “laddove (la sentenza) ha ritenuto l’ammissibilità quale atto di ricorso dell’impugnazione proposta dal pubblico ministero contro la sentenza assolutoria di primo grado”.

Anche al riguardo vengono riproposti rilievi analoghi a quelli al riguardo formulati da **Cavanna** e si ribadisce che “dalla disamina dell’atto d’appello del Pubblico Ministero è evidente la mancata enunciazione di vizi di legittimità così come la mancata enunciazione di specifiche ragioni di diritto a sostegno di tali doglianze Men che meno l’atto, in nessuna parte, indica in alcun modo i punti della motivazione della sentenza di primo grado in cui dovrebbero individuarsi eventuali imprecisati vizi e del resto trascura ogni specifico motivo di censura rispetto all’ampia ricostruzione dei fatti e alla rilevanza causale delle condotte contestate”: in definitiva, “da una lettura logica e del tutto coerente dell’atto di impugnazione” deve evincersi che esso era stato formulato come “atto di gravame di merito, conformemente alla disciplina delle impugnazioni esistente al momento della sua proposizione”.

Si sostiene, inoltre, la “nullità della sentenza impugnata ..., sempre nell’ambito del giudizio rescindente, per manifesta illogicità della motivazione nonché per violazione dell’art. 609 c.p.p. in ordine ai vizi di illegittimità individuati nella sentenza assolutoria di primo grado”. “Il vizio della sentenza impugnata - assume il ricorrente - sta evidentemente all’origine, nell’aver ritenuto ammissibile, come ricorso per cassazione, un



atto di impugnazione che non ne presenta i requisiti propri ed essenziali”; ed inoltre “la sentenza impugnata denota ... anche violazione dell’art. 609 c.p.p. laddove, giudicando nella fase rescindente come giudice di legittimità, ha condotto le proprie valutazioni sulla base di argomenti e ragioni che non si ritrovano nei motivi proposti dall’accusa ...” ed a tanto ha proceduto con motivazione affetta da manifesta illogicità intrinseca.

Si specifica che “la prima sentenza aveva approfondito preliminarmente con assoluta completezza e meticolosità tutti gli aspetti rilevanti in ordine alla ricostruzione degli eventi e delle condotte attive che hanno determinato il tragico incidente”, dovendosi ritenere quella ricostruzione pienamente condivisibile; e la sentenza si appalesa viziata “sotto un ulteriore più ampio profilo metodologico”, perché “non muove da una compiuta presa d’atto dell’ampio e dettagliato impianto motivazionale della sentenza del G.I.P. La non condivisione delle conclusioni di merito ha fatto sì che la Corte sia venuta meno ad un appropriato vaglio di legittimità in ordine alla ‘tenuta’ della sentenza assolutoria, sotto il profilo della immunità da vizi logico-giuridici”;

5°) il vizio di motivazione, “con riguardo alla ritenuta sussistenza del nesso di causalità e alla conseguente affermazione di responsabilità dell’imputato, per mancanza di motivazione in ordine agli elementi rilevanti e decisivi contenuti nella sentenza assolutoria di primo grado e nelle difese orali e scritte svolte dalla difesa all’udienza d’appello”.

Specifica il ricorrente che, “nel sostituirsi alla valutazione di merito resa dal giudice di primo grado, la Corte di Appello da un lato svolge una disamina del tutto parziale degli elementi e delle circostanze istruttorie a disposizione, a fronte di un articolato ed esaustivo impianto motivazionale della sentenza di primo grado; e dall’altro, paradossalmente, compie una

rilettura di alcuni elementi importati, quali le comunicazioni terra/bordo/terra dei piloti dell'aereo Cessna, secondo un approccio anche qui parziale, e formula delle valutazioni che non trovano fondamento nel dato e nel significato oggettivo delle comunicazioni, ma pretendono in questo caso sì di coglierne significati e atteggiamenti interiori”, facendosi riferimento ad “apprezzamenti intuizionistici assolutamente non supportati da elementi oggettivi”. La sentenza di appello, in sostanza, non ha specificamente confutato, con motivazione logica ed appropriata, le ragioni poste dal primo giudice a sostegno della decisione assolutoria, ed il ricorrente indica (pagg. 46-50 del ricorso) le ritenute, specifiche, omissioni della motivazione.

Si deduce, poi, che, “chiariti i profili di illegittimità di cui sopra, cionondimeno nel nucleo essenziale della sentenza impugnata ... si manifesta in modo palese il vizio di manifesta illogicità della motivazione”. In particolare, la gravata decisione muove dalla “constatazione che, ‘non esistendo registrazioni delle conversazioni avvenute nella cabina del Cessna, è impossibile ricostruire l'accaduto con certezza ed occorre tentare una ricostruzione fondata su argomentazioni di tipo logico, avvalendosi dei soli dati di fatti noti e certi, escludendo qualsiasi connotazione o indagine di tipo psicologico-comportamentale’”. Ma, “omettendo contraddittoriamente la disamina di tutta una serie di elementi rilevanti sopra già richiamati e decisivi nel ricomporre e spiegare la ricostruzione e la dinamica dei fatti e delle condotte, e quindi privando inevitabilmente la motivazione del supporto di tutta una serie di dati oggettivi di riferimento, il giudice d'appello si incentra sull'interpretazione delle comunicazioni t/b/t, ignorando completamente il contenuto delle comunicazioni del Cessna in atterraggio”. Ed il rilievo della sentenza impugnata, secondo cui “nessun pilota, in condizioni normali e, sapendo dove si trovava, avrebbe

comunicato alla torre un rapporto che non poteva essere tale”, è, in realtà, “del tutto avulso da qualsiasi dato obiettivo, e si riduce al più ad una ipotesi interpretativa di un supposto atteggiamento interiore che andava logicamente misurato e confrontato con dei dati fattuali di riscontro”.

“L’assunto del disorientamento del Cessna - poi - denota un contrasto logico intrinseco anche dove nella stessa motivazione la sentenza impugnata riconosce ... la buona conoscenza dei luoghi da parte dei piloti ...”. Tali considerazioni, quindi, “rendono del pari logicamente insostenibile altra affermazione secondo cui il dubbio sarebbe insorto solo dopo che i piloti avevano già percorso i 2/3 del raccordo, in quanto le scritte contestate in prossimità della biforcazione sarebbero state ‘gli unici elementi identificativi del raccordo R6 per un lungo tratto’ ...: affermazione che sorprendentemente denota un travisamento dei dati materiali oggettivi in ordine alla situazione dei luoghi, i quali semmai sono caratterizzati da tutte le inequivocabili evidenze sopra sintetizzate”.

Richiamate altre affermazioni della sentenza impugnata ed evocato “il solo raffronto di tali affermazioni con il contenuto obiettivo della comunicazione riportato dalla stessa sentenza a pag. 22”, tale raffronto - si assume - “denota la manifesta illogicità intrinseca della motivazione, tale da ridursi all’evidenza in un travisamento del fatto: l’affermazione, “davvero singolare”, che il pilota avesse manifestato il dubbio di essere sulla strada sbagliata “costituisce un insanabile vizio logico-giuridico che inficia radicalmente la motivazione della sentenza impugnata”. Infine, “il significato attribuito alle comunicazioni t/b/t denota ancora la sua incongruenza logica laddove non coglie affatto la consequenzialità delle comunicazioni del pilota del Cessna, che emerge dalla semplice disamina del contenuto oggettivo”.

In definitiva, “il palese vizio motivazionale nella ricostruzione della condotta del Cessna inficia alla radice l’assunto circa il disorientamento del pilota e la ritenuta rilevanza causale che la contestata carenza della segnaletica avrebbe avuto nell’erroneo instradamento”;

6°) in via subordinata, il vizio di motivazione “in ordine ai profili sanzionatori con riguardo alla determinazione in concreto della pena, alla diminuzione solo ridotta per le ritenute attenuanti generiche e alla mancata concessione dell’attenuante dell’art. 62, c.6, c.p.”.

Al riguardo, anche tale ricorrente, come **Cavanna**, lamenta che per un verso si è riconosciuto “il ruolo minore dei dipendenti S.E.A.”, e, tuttavia la pena “è stata determinata in misura analoga a quella determinata con sentenza ex art. 599 c.p.p. rispetto ad altri coimputati aventi un ruolo ben più pregnante ...”. Saggiunge che “la contestualità della decisione rispetto ai coimputati giudicati con rito ordinario ha di fatto reso evidente una sostanziale disparità di trattamento ...”. Infine, “nessuna parola è stata spesa in ordine al mancato riconoscimento dell’attenuante di cui all’art. 62, n. 6, c.p., mentre risultano prodotte in atti tutte le quietanze attestanti l’avvenuto risarcimento del danno prima della celebrazione del giudizio di primo grado e la revoca della costituzione di gran parte (la quasi totalità) delle parti civili già costituite. Le poche parti civili rimaste hanno comunque già percepito delle somme a titolo risarcitorio secondo i medesimi criteri generalmente applicati alle diverse situazioni delle parti lese”, e, “con riguardo alle parti civili organizzazioni sindacali, la stessa sentenza riconosce la mancanza di prova di un danno ulteriore rispetto a quanto già percepito”.

10.3 Fabio Marzocca, infine, denuncia:

1°) “errata e contraddittoria applicazione dell’art. 40 c.p.”.

Ricorda il ricorrente che “l’impugnata sentenza individua in tre le concause che avrebbero determinato l’evento costitutivo del reato: a) ... l’ultima autorizzazione alla prosecuzione del rullaggio del Cessna ...; b) la segnaletica di terra alla biforcazione del piazzale ATA. ...; c) la mancanza di un radar di terra di cui era stata colpevolmente ritardata la sostituzione, condotta omissiva, quest’ultima, a lui ascritta. Lamenta che “la sentenza della Corte d’Appello non fornisce una specifica argomentazione analiticamente dedicata all’accertamento della valenza causale di ciascuna delle singole concause e neppure del rapporto che intercorre tra le medesime”. Rileva, poi, che “il punto di partenza della tematica della causalità generale ... sta nella già riportata affermazione della sentenza, secondo la quale la efficienza/efficacia/adequatezza delle procedure di gestione del traffico a terra dell’aeroporto non è oggettivamente messa in discussione dai giudici del merito” e “questo significa che - secondo la Corte d’Appello ... - il sistema delle regole vigenti a Linate per la movimentazione in sicurezza degli aerei a terra era tale per cui la sua corretta applicazione avrebbe certamente impedito l’evento Tale giudizio trova conferma (o, a esser precisi, in realtà si fonda) nelle regole dell’arte (che qui costituiscono le leggi scientifiche di copertura)”. Tali leggi scientifiche di copertura “in questa materia si identificano con i manuali ICAO”. Ebbene, “le regole dell’arte non individuano mai nel radar un elemento indispensabile (senza del quale non) per il funzionamento in sicurezza dell’aeroporto, nemmeno in condizioni di bassa visibilità”; il radar, quindi, “non è lo strumento senza il quale è impossibile gestire un aeroporto in sicurezza E tanto basta per dimostrare la erroneità della motivazione della gravata sentenza quando assume che il radar di terra costituisca imprescindibile elemento di sicurezza per la gestione del traffico aeroportuale Il denunciato errore di



motivazione ... consiste proprio nell'aver attribuito una generale valenza causale impeditiva al radar di terra in contrasto con il portato delle leggi speciali di copertura ...”.

Sotto altro profilo, “affermando ripetutamente l'adeguatezza delle procedure esistenti a Linate, la sentenza si contraddice in maniera insanabile quando accredita al radar di terra un ruolo di indispensabilità ai fini dell'impedimento dell'evento ...”.

Quanto, poi, alla “causalità in concreto”, “se anche si assumesse che il radar di terra tuttavia possiede tale efficacia impeditiva, occorre comunque valutare se, rispetto all'evento storicamente accaduto, tale efficacia vi sarebbe stata”. Sotto tale profilo, “la attribuzione di valenza causale al radar ... sarebbe consistente se il disastro si fosse verificato perché il Cessna si era perduto nella nebbia (perduto nel senso che non era in grado di segnalare la posizione effettivamente occupata all'interno dell'area aeroportuale). Ma la situazione di fatto non è questa, anzi è diametralmente difforme, come si ricava agevolmente dalla impugnata sentenza ...”; difatti, “al di là della valenza intrinseca” della comunicazione del Cessna al controllore *ground*, “sta il rilievo che oggettivamente il riporto c'è ed è corretto e specifico, in quanto indica la posizione che il Cessna effettivamente aveva in quel dato momento L'aereo non si era dunque perduto nella nebbia, aveva correttamente segnalato la sua posizione su *S4* e chiedeva informazioni ...”.

Ciò posto, la sentenza impugnata “per un verso non sembra fare esatto governo dei canoni applicativi dell'art. 40 c.p. con riguardo alla natura contingentemente necessaria che deve caratterizzare l'antecedente impeditivo; dall'altro l'affermazione del carattere della indispensabilità attribuito al radar di terra si presenta come intrinsecamente contraddittoria con altri e non controvertibili accertamenti fattuali contenuti nella sentenza, sicché anche per questa via l'asserzione in discorso ne risulta falsificata”.



Trattandosi di valutare “se l’antecedente omesso (il radar di terra) rappresentasse nel concreto il solo e non fungibile ‘ausilio tecnico’ che, unico, avrebbe potuto impedire l’evento ..., la situazione di fatto esistente la mattina del giorno 8 ottobre mostra non soltanto che il radar di terra non era affatto l’unico strumento attraverso il quale tale decisiva conoscenza potesse essere messa a disposizione del controllore, ma che in concreto il controllore disponeva oggettivamente dell’informazione cruciale ...”, essendo, perciò, “indubitabile allora che l’informazione cruciale (Cessna su S4) era nota al controllore e che non diversa informazione gli sarebbe stata fornita dal radar di terra ...”.

Occorrendo, poi, sotto “diversa prospettiva”, “verificare controfattualmente se sarebbe stato possibile per il controllore accertare in modo diverso che non ricorrendo al radar di terra a quale punto del sedime aeroportuale corrispondeva la scritta S4”, “nello stato di dubbio, nel quale il controllore versa nel ricevere la comunicazione di S4 ..., si aprivano diverse possibilità di sciogliere il dubbio, tutte agevolmente praticabili ..., fermo restando che ‘fino a quando non ne fosse stata individuata la posizione ... il Cessna stesso non poteva essere autorizzato a muoversi dalla posizione comunicata, dalla posizione di arresto nella quale - almeno temporaneamente - lo aveva situato il *Ground*”. Vi era, dunque, “la concreta attuabilità del controllo ... in ordine alla situazione esatta di S4 e ... le regole dell’arte imponevano di non autorizzare alcun movimento del Cessna fermo a terra, in attesa di ricevere ulteriori istruzioni Il canone dell’art. 40, cpv., c.p. appare quindi pienamente soddisfatto”.

In definitiva - assume il ricorrente - “a tacer del rilievo di ordine generale che l’art. 41 c.p. non contiene una clausola estensiva paragonabile a quella dell’art. 40, cpv., c.p. ...”, rimane che “l’ausilio tecnico non avrebbe implicato alcun maggior elemento conoscitivo per il controllore ...”, e,

“riportata questa condizione allo schema dell’art. 41 c.p. ..., ci si avvede che si è in presenza della situazione regolata dal secondo comma dello stesso art. 41 c.p., posto che il mancato accertamento della localizzazione del Cessna e la conseguente errata autorizzazione a procedere ... valgono come condizioni contingentemente necessarie sopravvenute rispetto alla causazione (in senso impeditivo) dell’evento”;

2°) il vizio di violazione di legge, “per errata e contraddittoria applicazione dell’art. 43 c.p.”.

Assume innanzitutto il ricorrente che la sentenza impugnata, in punto di colpa, è affetta da nullità, per non aver risposto alle “specifiche ed articolate doglianze mosse dalla difesa al primo provvedimento proprio su quel tema”.

Rileva, poi, “nel merito”, che la sua colpa era stata ritenuta sotto due profili: la colpevole omessa sottovalutazione della situazione di pericolo; la colpevole mancata attivazione ai fini di una sollecita installazione del radar di terra.

Sotto il primo profilo, la sussistenza di una situazione di pericolo era stata ritenuta dalla Corte territoriale per “una errata interpretazione delle risultanze fattuali”. Specifica che “all’ing. **Marzocca** segnali di pericolo (*non*) erano mai arrivati”, né “di carattere generale”, né “segnali specifici”; e, poiché “la Corte d’Appello assume che ‘in realtà sicurezza e intensità del traffico sono due facce della stessa medaglia’ ..., per vero questa asserzione non è corretta, posto che sicurezza e intensità di traffico non sono affatto due entità strettamente legate Per essere logicamente fondata ... un’asserzione del genere presupporrebbe l’esistenza di una norma che vincoli il funzionamento dell’aeroporto ad una soglia minima di operatività non modificabile. Il che all’evidenza non è”. Ribadisce che la installazione del

radar non poteva essere intesa “come condizione *ex ante* necessaria ad impedire eventi del genere di quello effettivamente verificatosi ...”; e che - quanto alla “deducibilità della situazione di pericolo dalla mai ripensata scelta di ENAV di sostituire il radar ASMI - ... il valore del c.d. ‘mancato ripensamento’ ... scolora sol che si consideri che la mai cambiata decisione di dotare Linate del radar di terra si fonda su un giudizio di opportunità ..., opportunità/utilità, non necessità ...”. “Alla radicale mancanza di un tal generare di indicazioni fa da necessario contrappunto la non prevedibilità neppure in astratto dell’evento costitutivo del reato come concretizzazione del rischio in ipotesi sottovalutato”, sicché, nello schema di cui all’art. 43 c.p., “non sussiste tale estremo di ascrizione soggettiva del reato”.

Quanto al secondo dei profili suindicati, rimproverandosi al ricorrente “la mancata accelerazione di un adempimento contrattuale sul presupposto di quella colpevole sottovalutazione ..., la Corte non spiega né motiva in cosa concretamente avrebbe dovuto incarnarsi il diligente comportamento dell’ing. **Marzocca** finalizzato a ‘provvedere a sostituire per tempo’ l’apparecchio radar e neppure quale norma cautelare, generica o specifica, ... avrebbe imposto all’ex direttore generale di tenere quel determinato comportamento diligente, diverso da quello, colpevole, in concreto tenuto In conclusione il rimprovero mosso qui all’ing. **Marzocca** sconta l’errore di fondo: in assenza di una norma che ponga sul versante giuridico il dovere/obbligo di attivarsi, non è congetturabile una condotta attiva omessa, e proprio per questo la Corte d’Appello si riduce a parlare di una generica omessa accelerazione ...”.

Soggiunge il ricorrente che “significativamente le formule impiegate dal G.U.P. e dalla Corte d’Appello parlano non già della esistenza di un inderogabile obbligo di installazione del radar per il funzionamento in sicurezza dell’aeroporto fondato sulle regole dell’arte ..., quanto piuttosto in

una male intesa fonte interna, rappresentata da una risalente deliberazione della stessa ENAV (*rectius*: dell'ente predecessore dell'ENAV)", la quale "collegava ancora una volta la presenza del radar non già alla obbligatorietà dell'ausilio tecnico per la gestione in sicurezza, bensì alla opportunità dello stesso per il mantenimento dei livelli di traffico in sicurezza Conseguentemente l'eventuale ritardo nel dare esecuzione a quella deliberazione potrà riverberarsi al più in un *deficit* operativo" (vale a dire un minor quantitativo di traffico), ma non certo in un corrispondente automatico indebolimento della sicurezza, posto che - come la sentenza stessa riconosce - a Linate si era in presenza 'di procedure di movimentazione fundamentalmente adeguate' ...";

3°) "abnormità della sentenza impugnata laddove la stessa Corte d'Appello, nella medesima composizione, ha giudicato contestualmente (an)che i coimputati per i quali si procede con separato rito ordinario".

Si ripropongono al riguardo le stesse argomentazioni e censure prospettate dall'altro ricorrente **Grecchi**.

4°) il vizio di violazione di legge "per erronea applicazione dell'art. 133 c.p. in tema di commisurazione della pena".

Il ricorrente lamenta "la modesta concessione che la Corte territoriale accorda alle argomentazioni e censure avanzate dall'appellante" al riguardo. Si era omesso di considerare che il periodo di tempo a disposizione del direttore generale per adempiere alla propria funzione di stimolo non decorreva "a partire dal novembre 1999, data in cui si collocherebbe l'insorgere dell'obbligo di agire", ma dal luglio 2000, allorché era intervenuta "l'autorizzazione da parte di ENAC, indispensabile per l'installazione del nuovo radar": quindi, "il lasso di tempo, sul quale si

fonderebbe la più grave misura della colpa attribuita all'ing. **Marzocca**, non è quello considerato nella ... sentenza, sicché la commisurazione della pena si basa su un riscontro fattuale ... inesatto, che si riverbera in maniera insanabile sulla correttezza del motivazione". Inoltre, "del tutto erronea ... appare ... l'attribuzione di valenza negativa all'apposizione postuma e retrodatata dell'autorizzazione a procedere in calce alla relazione inoltrata dall'ing. Di Giorgio ...". Infine, "l'apposizione dell'OK procedere' non vale a connotare in senso negativo il comportamento processuale dell'attuale ricorrente e neppure la condotta tenuta dallo stesso dopo il fatto". "Appare evidente - conclude il ricorrente - che una corretta applicazione dei criteri di commisurazione della pena avrebbe consentito, da un lato, di contenere la pena da infliggere entro il minimo editto, dall'altro di fondare il giudizio di prevalenza delle concesse attenuanti generiche".

11.0 Le memorie.

Vincenzo Fusco, Francesco Federico, Paolo Zacchetti, Giovanni Lorenzo Grecchi e Sandro Gualano hanno prodotto, per mezzo dei rispettivi difensori, memorie difensive, ai sensi dell'art. 611 c.p.p..

11.1 Vincenzo Fusco confuta analiticamente la fondatezza dei motivi di ricorso del Procuratore Generale.

Quanto al primo, rileva:

- che l'accusa ha postulato in capo all'imputato 'funzioni di regolamentazione, coordinamento, controllo, ispezioni', ossia gli stessi poteri enumerati dall'art. 2, lett. a), D. Lgs.vo n. 250/1997";

- che giustamente era stato riscontrato che “né la legge in parola, né il Contratto di Programma siglato tra l’ENAC e il Ministero dei Trasporti prevedevano specifiche funzioni o competenze in capo al direttore di aeroporto ...”;

- che l’art. 1328 cod. nav. “subordina l’entrata in vigore delle disposizioni del codice che ‘richiedono per la loro applicazione l’emanazione di particolari norme regolamentari’ (quale appunto è l’art. 719 cod. nav.), all’emanazione di norme secondarie. Tale regolamento, come è noto, non è stato mai emanato ...”, sicché “il codice della navigazione annovera dunque norme immediatamente precettive, che non necessitano di integrazione con disposizioni secondarie, e norme, per così dire, programmatiche, come appunto l’art. 719 cod. nav.”;

- che, peraltro, “sono intervenute norme successive di rango primario che hanno attribuito ad altri enti le medesime competenze che le norme del codice della navigazione attribuivano alla direzione aeroportuale. Si tratta in particolare del D.P.R. 145/81 e del D. Lgs.vo n. 250/1997, istituiti di due enti pubblici, rispettivamente l’AAAVTAG (poi ENAV) e l’ENAC, nella cui struttura è confluito il direttore di aeroporto Ne deriva che in capo al direttore di aeroporto sono rimaste funzioni residuali, come precisato pure dalla giurisprudenza amministrativa citata dallo stesso Procuratore Generale”; è perciò “priva di fondamento la tesi di fondo del Procuratore Generale secondo la quale, nonostante i successivi interventi normativi, il direttore di aeroporto godesse ancora di un non ben definito ‘generale potere di vigilanza e controllo su tutta l’attività aeroportuale’...”;

- che, conformemente a siffatti rilievi la “circolare del 30 maggio 1995 ... emanata dalla Direzione Generale dell’Aviazione Civile (quindi dal Ministero dei Trasporti) ... ha escluso la propria competenza, tra l’altro, sulla segnaletica diurna nelle aree di manovra aeroportuale, in quanto tale



segnaletica, assieme ai segnali luminosi, era passata, come stabilito dal D.P.C.M. 17.11.1982 nel patrimonio dell'AAAVTAG e quindi sotto la vigilanza di quest'ultimo ente"; e "la determinazione citata è stata poco dopo confermata dal Ministro dei Trasporti con la determinazione n. 15405 del 19.10.1995 e ha conservato cogenza fino all'incidente ...".

Quanto, poi, alla distinzione tra le funzioni di regolazione e di vigilanza, i rilievi del Procuratore Generale "si basano ... su una lettura distorta della motivazione", giacché la sentenza impugnata "ha puntualmente colto nella disciplina del D.P.R. 145/1981 un superamento anche dell'art. 725 cod. nav., concernente 'i servizi sussidiari e di controllo' ...", e "il trasferimento di competenze all'AAAVTAG operato con il D.P.R. 145/81 è stato ... massiccio, anche oltre le scarse previsioni dell'art. 725 cod. nav.".

Il ricorrente, inoltre, "ha glissato" sul documento concernente l'Accordo per la gestione del servizio di *Apron Management* su Malpensa, siglato tra ENAV e SEA il 29.10.1999 (senza alcun intervento della direzione aeroportuale)", il quale "attribuisce espressamente ad 'ENAV e SEA la predisposizione, la produzione e l'aggiornamento delle proposte relative alle procedure di sicurezza e alle regole di circolazione degli aeromobili e dei veicoli sui piazzali' da fare successivamente approvare alla direzione aeroportuale, nonché lo 'sviluppo congiunto delle procedure tecnico operative per la realizzazione del sistema di gestione del servizio in oggetto' ...".

Non considera, ancora, il ricorrente che, "se nell'impianto del codice della navigazione del 1942 era previsto che la direzione dell'aeroporto fosse l'unico soggetto con la responsabilità di 'regolare' e 'vigilare' sui predetti servizi, è ovvio che il legislatore avesse inteso tali funzioni come strettamente connesse l'una all'altra ...".



Quanto agli “altri argomenti in diritto”, si rileva che il riferimento giurisprudenziale citato dal ricorrente, “invece di confermare la tesi della Procura Generale, ne smentisce nettamente l’assunto ...”. La richiamata sentenza del TAR, difatti, “ha fornito un elenco di competenze che restano in capo al direttore di aeroporto”, richiamando gli artt. 705, 720, 721, 723, 726, 727, 729, 802, 806, 828 e 829, ma non anche gli artt. 719 o 725, o gli artt. 792 e 698 cod. nav.. E quanto alle norme successive al codice della navigazione indicate dal ricorrente Procuratore Generale, “le quali avrebbero, secondo la tesi dell’accusa, solo superficialmente inciso sulle funzioni attribuite dall’art. 719 cod. nav.”, in realtà “il D.P.R. n. 145/81 ha ..., come correttamente rilevato dalla Corte di merito, riservato in esclusiva la potestà di regolazione tecnica della circolazione aerea in aeroporto all’ENAV, residuando in capo al direttore il potere di dare una veste amministrativa formale (con ordinanza) ad una disciplina tecnica stabilita (autonomamente) *aliunde* dall’ente preposto alla circolazione aerea”.

“La Corte di appello - prosegue l’imputato - ha puntualmente precisato ... che le funzioni ‘ispettive, sanzionatorie e di controllo’ sancite dall’art. 2, lett. a), del D. Lgs.vo 250/1997 ... si riferiscono ai ‘servizi di competenza’ dell’ente stesso e quindi non interferiscono con i poteri dell’ENAV”, e “prima della riforma attuata con la legge 265/2004 il diritto vigente non consentiva di affermare la sussistenza di un potere ‘tutorio’ di ENAC sull’ENAV ...”.

Il ricorrente, inoltre, “ha completamente omissso di rilevare ... la prassi amministrativa emergente dagli atti processuali, che porta a conclusioni opposte a quanto sostenuto dalla pubblica accusa ...”; né sono inducenti al sostegno della tesi accusatoria i documenti citati dal Procuratore Generale nel suo atto di gravame.

Quanto all'affermazione che "la posizione di garanzia dell'imputato discenderebbe da ultimo dalle norme ICAO, dovendosi equiparare la figura dell'*Aerodrome Authority* al direttore di aeroporto", "anche tale assunto è stato già seccamente smentito dalla Corte d'Appello ...".

L'esponente si sofferma, poi, sulla "evoluzione della normativa aeronautica successiva all'incidente", per rilevare che il D. Lgs.vo 9.5.2005, n. 96, "ha profondamente inciso sul codice della navigazione", sopprimendo integralmente la figura del direttore dell'aeroporto con tutte le sue funzioni e attribuendo queste ultime all'ENAC, e concentrando in tale ente i poteri di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile. "L'ENAV è stato configurato dalla stessa norma come un erogatore di servizi (tra i quali ... rientra ancora la movimentazione degli aeromobili) soggetto alla vigilanza dell'ENAC". Ha omesso, quindi, di considerare il ricorrente che, "con l'abolizione ... della figura del direttore di aeroporto, il legislatore ha semplicemente dato un avallo formale a quella che era una realtà concreta degli aeroporti italiani già prima dell'incidente, cancellando l'etichetta anacronistica di direttore e ricollocandone la figura nel contesto organizzativo dell'ENAC ...". E poiché con la L. n. 265/2004 è stata necessaria "una norma primaria per attribuire, non allo scomparso direttore dell'aeroporto, ma all'intera struttura dell'ENAC la potestà di certificazione e vigilanza sull'ENAV, anche sotto questo profilo risulta infondata la tesi dell'accusa per cui tale potestà dell'ENAC risiederebbe già nel D. Lgs.vo 250/1997", e "del resto ... la ricostruzione *a posteriori* della posizione di garanzia dell'imputato, basata sulla documentazione successiva all'incidente, non porta affatto alle conclusioni postulate dall'accusa"; non esistendo, al momento dell'incidente, "ancora una procedura specifica per il controllo dell'operato degli enti aeroportuali, il direttore non poteva che attivarsi su impulso delle circolari inviategli dall'ENAC".



Quanto al secondo motivo del ricorso, si rileva che “se l'imputato non aveva una posizione di garanzia sul disastro, a maggior ragione non gli si può contestare di non essersi attivato per sanare eventuali omissioni altrui”.

Postulandosi, inoltre, che il direttore di aeroporto rientrasse anche in un'altra definizione ICAO, ossia l'*Aerodrome Authority*, in realtà il brano del Manuale ICAO che viene evocato “fa riferimento ad un soggetto ben diverso, ad un'”autorità competente’ (*rectius* appropriata), che, a parte l'estrema genericità dell'espressione ..., palesemente inidonea a fondare di per sé una posizione di garanzia nell'ordinamento interno, soprattutto nulla ha a che vedere con la direzione aeroportuale”.

I documenti, poi, richiamati dal ricorrente Procuratore Generale a sostegno della sua tesi, “in realtà, se correttamente analizzati, ne confermano l'infondatezza”.

Quanto al terzo motivo di ricorso - in punto di “illogicità manifesta della motivazione, con riferimento al giudizio controfattuale effettuato dal giudice del merito sull'efficienza causale di un'ipotetica ordinanza di divieto di utilizzare Romeo 6” -, la verifica al riguardo della Corte di Appello è stata “svolta *ad abundantiam* ...” e “dal punto di vista logico il ragionamento adottato dal giudice di merito è ineccepibile ...”.

Per ciò che concerne il quarto motivo di ricorso - quanto ad “una asserita carenza di motivazione in ordine all'efficienza causale della *stop bar* di Romeo 6” -, anche al riguardo il giudice del merito “ha fornito ampia motivazione sull'inefficienza causale della *stop bar* su Romeo 6, sia nella ricostruzione dell'incidente ... sia trattando la posizione dell'imputato ...” e

“il motivo di doglianza in esame ... si risolve in un’eccezione (di merito) sulle cause del disastro accertate dalla Corte territoriale”.

11.2 Francesco Federico, dal canto suo, premette che “il ricorrente si è limitato ad operare una ‘traslazione’ dei motivi di ricorso svolti per la posizione del coimputato **Fusco** a quella di **Federico** ..., e ciò nonostante la differenza delle posizioni processuali”. Rileva, poi, che “nella motivazione della sentenza di appello sono stati trattati approfonditamente tutti i profili oggetto di imputazione ritenuti sussistenti dai giudici di primo grado, e censurati con i motivi d’appello”. “I principali responsabili di questo disastro aviatorio devono essere considerati ... i piloti del Cessna ed, inoltre, il capoturno presente in torre, che invece ha visto la sua posizione archiviata”. I giudici dell’appello si sono effettivamente confrontati con gli “elementi storici” - che indica - desumibili dalla realtà processuale, “per affermare la presenza dell’errore dei piloti del Cessna, che costituisce la principale causa dell’incidente, unitamente ad altre, comunque non riconducibili alla posizione del dott. Federico”. Si sofferma, poi, sulla questione concernente la *stop bar*, rilevando, tra l’altro, che, “sotto il profilo del nesso di causa, non porta alcun contributo alla tesi dell’accusa il fatto che (*le luci*) potessero essere spente oppure no: infatti sono sempre rimaste rosse quale ordine di arresto”.

Per quel che concerne “l’inquadramento e le funzioni del dott. **Francesco Federico**”, evidenzia che egli all’epoca era direttore dell’aeroporto di Malpensa, “mentre per l’aeroporto di Linate era direttore il dott. **Fusco**: sono due aeroporti diversi”; a **Federico** era stato assegnato, “oltre al suo incarico di direttore della DCA di Malpensa, anche quello di direttore del sistema direzionale di Milano”, ed egli “non era un dirigente



generale ... non è superiore gerarchico di **Fusco**"; l'area, cioè il sistema direzionale di Milano Malpensa, e il servizio (la DCA) "sono di pari livello, sono tutte e due delle unità organizzative di livello dirigenziale. Non ci sono sovraordinazioni gerarchiche"; egli, "come direttore del sistema direzionale di Milano ... organizza la ripartizione del *budget* in relazione alle attività, ai servizi: non vigila sullo svolgimento delle stesse da parte dei singoli dirigenti"; "è anche direttore del sistema, ed in tale ruolo non opera, bensì pianifica la ripartizione delle risorse economiche ed umane", ed "opererà, come dirigente del sistema, solo in conformità alle direttive ...". Saggiunge l'esponente che "i sistemi direzionali non hanno alcuna competenza in materia di sicurezza, della quale si occupa il dipartimento sicurezza Si è dovuta inventare la attribuzione di un ruolo al dott. **Federico**, che non gli compete, per poterne far derivare una responsabilità che non ha **Federico** non può ingerirsi negli atti di **Fusco**, perché nella sua funzione, servizio unità organizzativa DCA di Linate, **Fusco** è pari grado di **Federico**".

Deduce, quindi, che "la sentenza della Corte d'Appello ha adeguatamente motivato sul punto in ordine al dettato normativo applicabile alla materia ... e le motivazioni sostenute nel ricorso della Procura Generale appaiono con tutta evidenza palesemente infondate Ciò che il Procuratore Generale postula essere stata la mancanza di **Federico** (e da qui la sua responsabilità) è stato posto in essere dal Comandante Imparato, responsabile della sicurezza" e "sotto il profilo del nesso di causa tra azione contestata ed evento non vi è alcun collegamento, essendo stata - comunque - l'azione posta in essere in modo proprio e competente".

Rileva, infine, che "il Procuratore Generale, nel prendere le distanze dalla immotivata ed erronea ricostruzione del Tribunale, in requisitoria ... indica in alternativa quale debba essere considerata la fonte di responsabilità



di **Federico**, dando - suo malgrado - la prova documentale della innocenza del dott. **Federico**". Conclude rilevando che "giova sottolineare che dal 1995 (e successivamente ribadito, documenti in atti) l'allora Direttore Generale Comandante Francesco Pugliese ha comunicato a tutti i direttori di aeroporto che di AVL, di strisce a terra e di circolazione degli aeromobili negli aeroporti non se ne dovevano occupare più i direttori di aeroporto, dovendo fare ciò ENAV".

11.3 Paolo Zacchetti ribadisce, in sostanza, le ragioni del ricorso, ulteriormente deducendo la "assoluta infondatezza" del ricorso del Procuratore Generale e "difetto di specificazione delle ragioni di doglianza": "è di tutta evidenza - rileva - la correttezza del principio posto dalla Corte a fondamento della quantificazione della pena ...", ed è "analogamente priva di fondamento la seconda delle eccezioni svolte dal P.G. che asserisce il difetto di motivazione in relazione alla concessione delle attenuanti generiche al ricorrente".

Allega copia di una "memoria tecnica" del dott. Bruno Barra, contenente "osservazioni del consulente di parte in ordine alle scelte procedurali, considerate sotto il profilo tecnico aeronautico, che hanno connotato la fase di merito".

11.4 Giovanni Lorenzo Grecchi richiama pur egli i motivi di ricorso già proposti, che ulteriormente illustra, ribadendo che "il vizio sotto l'aspetto logico-giuridico sta nella confusione e quindi nella mancata distinta considerazione dei due differenti temi di accertamento e di valutazione, ovvero quello della colpa ... e quello della rilevanza ed efficacia della condotta omissiva nella causazione del fatto", e rileva che i principi al riguardo affermati nella giurisprudenza di questa Suprema Corte "hanno



trovato applicazione anche in casi ... riguardanti precedenti fattispecie in materia di incidenti aeronautici". Saggiunge che "il vizio di manifesta illogicità nella motivazione della sentenza impugnata si denota nella contraddizione logica da cui essa muove nella individuazione delle censure alla sentenza di primo grado e nella sovrapposizione di una sua diversa valutazione in tema di sussistenza del nesso causale ..., e si ritrova anche nell'ulteriore connesso rilievo mosso alla sentenza di primo grado e che sta alla base delle diverse valutazioni poi operate dalla sentenza impugnata". "D'altro canto - soggiunge - la stessa motivazione risulta viziata per mancanza di motivazione quando svolge una propria ricostruzione e valutazione dei fatti che viene quindi a sostituirsi a quella svolta dal primo giudice ...".

11.5 Sandro Gualano, infine, svolge ulteriori considerazioni "in relazione alla sussistenza del nesso di causalità tra la condotta ascritta al Gualano e l'evento"; si sofferma ulteriormente sulla deduzione che "le sentenze di merito, e segnatamente quella di appello, enfatizzano" la circostanza della mancanza del radar di terra "dopo la eliminazione del precedente radar ASMI ...". Ritorna, poi, sulla dedotta "abnormità o comunque nullità della sentenza impugnata laddove il medesimo collegio della Corte di Appello di Milano ha giudicato contestualmente i coimputati nel procedimento con rito ordinario e quelli giudicati con rito abbreviato", e svolge al riguardo ulteriori considerazioni, confermate di quelle già espresse.

12.0 I due distinti procedimenti sono stati in questa sede riuniti all'udienza del 19 febbraio 2008.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pma' or similar, located in the bottom right corner of the page.

Motivi della decisione**13.0 La decisione sul ricorso del Procuratore Generale della Repubblica nei confronti di Vincenzo Fusco e Francesco Federico.**

Tali imputati, giudicati con rito ordinario, condannati in primo grado, sono stati assolti in sede di appello, come si è sopra ricordato.

Richiamato il percorso argomentativo esplicitato dalla sentenza impugnata, sopra riportato, sul quale si appuntano i rilievi gravatori del **Procuratore Generale**, pur essi sopra riassunti, l'esame non può che prender le mosse dall'originario assetto normativo dato alla materia dal R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (codice della navigazione), con specifico riferimento alla figura del direttore di aeroporto (quanto a **Federico**, "responsabile della sovraordinata struttura ENAC del Sistema Direzionale di Milano", essendosi ritenuto che la sua posizione "dipende in tutto e per tutto da quella di **Fusco ...**"), per verificare, poi, gli intervenuti mutamenti legislativi e la loro incidenza modificativa o abrogativa, nei suoi termini e limiti, specificamente in ordine alla figura del direttore di aeroporto medesimo.

Per come si è sopra ricordato, deduce, difatti, il ricorrente, che, quanto al capo di imputazione, questo è stato formulato "senza alcun riferimento all'art. 2 del D. Lgs.vo 250 del 1997" e che "peraltro la esistenza, nell'ordinamento, di norme di codice che disciplinavano analiticamente le funzioni del direttore di aeroporto rendevano superflua la reiterazione nella legge istitutiva dell'ENAC, nella cui struttura è incardinato il direttore stesso, di specifiche norme sui compiti di quest'ultimo, di tal che appare arbitraria l'argomentazione della Corte, secondo la quale la mancata specificazione (ma *rectius* ripetizione) delle

funzioni del direttore nel D. Lgs.vo n. 250 del 1997 istitutivo di ENAC, non consente di utilizzare le norme del codice per ricostruire la posizione funzionale del direttore stesso". Rileva che, "una volta stabilito che le funzioni del direttore di aeroporto trovano la loro fonte normativa nel codice della navigazione del 1942 ..., l'indagine della Corte d'Appello avrebbe dovuto iniziare, più linearmente, dalla questione della sopravvivenza (o abrogazione) di tali norme dopo la istituzione nel 1981 (D.P.R. n. 145) dell'Azienda Autonoma di assistenza al volo (poi ENAV)". Tra "gli errori più vistosi" addebitati alla sentenza impugnata si indica "l'affermazione che l'istituzione, con il D.P.R. n. 145/1981 dell'Azienda Autonoma di Assistenza al volo (poi ENAV) ... abbia fatto venir meno, o radicalmente ridimensionato ... il potere del direttore dell'aeroporto, previsto dall'art. 719 cod. nav., di regolare ... il movimento e la sosta degli aeromobili in aeroporto". Si specifica che "l'istituzione dell'Azienda Autonoma di Assistenza al volo ... non ha abrogato l'art. 719 cod. nav. ..." e che, "oltre all'art. 719, l'art. 792 cod. nav. attribuisce al direttore la vigilanza sull'osservanza delle disposizioni relative alla circolazione aerea nell'ambito della circoscrizione aeroportuale ... e l'art. 698 investe lo stesso organo del potere di vigilare sull'attività del concessionario Sicuramente ... l'istituzione dell'Azienda di Assistenza al volo ... ha inciso sui poteri di gestione del traffico aeroportuale già intestati al direttore dall'art. 719 cit., sottraendogli l'attività di amministrazione diretta dei servizi specificamente indicati ..., ma non ne ha intaccato il potere di vigilanza".

In sostanza, è dalla ritenuta persistente vigenza dell'art. 719 cod. nav. al momento del fatto che si deduce la altrettanto persistente sussistenza di una posizione di garanzia del direttore di aeroporto.



13.1 Il codice della navigazione, nel suo assetto originario, poneva il direttore preposto alla circoscrizione di aeroporto (art. 688) in una situazione di assoluta, e per più aspetti esclusiva, preminenza nei compiti di amministrazione attiva e di vigilanza sull'aeroporto di sua competenza. Tra l'altro, egli esercitava funzioni di polizia (art. 618) e, per quel che più qui interessa, si prescriveva che egli "regola e vigila, secondo le norme del regolamento, ... il movimento, la sosta degli aeromobili nell'aeroporto" (art. 719); altri compiti gli erano attribuiti dagli artt. 720, 721, 724, 725, 726, 727, 729, 801, 802. Un complesso di attribuzioni che lo portavano ad assumere una ampia posizione di garanzia.

13.2 Torna opportuno preliminarmente rilevare che, richiamando il ricorrente, a fondare la posizione di garanzia del direttore dell'aeroporto, l'art. 719 cod. nav., ritenuto non abrogato dalla successiva legislazione intervenuta, e "oltre all'art. 719 l'art. 792" (il ricorrente ricorda che a tali due norme aveva fatto riferimento il giudice di primo grado, ed evoca anche l'art. 698 cod. nav., riguardante la vigilanza sull'attività del concessionario, aspetto non specificamente incidente nella tematica che occupa), il difensore di **Vincenzo Fusco** rileva, nella sua memoria, che l'art. 719 cod. nav. è, in realtà, una norma meramente programmatica e non "immediatamente precettiv(a)", annoverandosi essa tra quelle disposizioni la cui applicazione richiedeva, ai sensi dell'art. 1328 cod. nav., l'emanazione di norme regolamentari, che invece non sono state emanate.

Deve, per vero, al riguardo premettersi che l'art. 719 cod. nav. specificamente concerne il "movimento degli aeromobili nell'aeroporto", mentre l'art. 792 cod. nav. è posto nel titolo VII del codice, che è dedicato alla polizia della navigazione. Afferendo, dunque, tali norme a contenutistici profili diversi, nella specie rileva soprattutto il primo profilo normativo,



quello, appunto del “movimento degli aeromobili nell’aeroporto”. Ora, l’art. 719 cod. nav. espressamente rimanda al relativo regolamento (“secondo le norme del regolamento”). La sistemazione legislativa, sotto tale aspetto, è stata completata per quel che concerne la navigazione interna (D.P.R. 28 giugno 1949, n. 631) e quella marittima (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328), mentre per la navigazione aerea non è stato emanato un testo regolamentare unitario, essendosi, in sostanza, preferito poi adottare le disposizioni tecniche afferenti alle materie oggetto degli allegati alla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 (art. 687.2, cod. nav., come introdotto dall’art. 1 L. 13 maggio 1983, n. 213, che rinviava ad un decreto del Presidente della Repubblica; art. 1 D.P.R. 4 luglio 1985, n. 461, che stabiliva il criterio secondo cui “le disposizioni definite come ‘norme’, contenute nei predetti allegati, saranno introdotte nell’ordinamento nazionale con carattere cogente ...”; art. 26 L. 1° agosto 2002, n. 166: tale ultima disposizione normativa stabiliva che “al recepimento degli annessi alla Convenzione Internazionale per l’aviazione civile stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944 ... si provvede in via amministrativa, sulla base dei principi generali stabiliti nel decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461 ...”; essa è stata poi abrogata dall’art. 1 D. Lgs.vo 9 maggio 2005, n. 96).

Epperò, nella attesa della effettiva attuazione concreta degli allegati tecnici predetti, la carenza di una normativa regolamentare ha indotto la dottrina ad interrogarsi sulla possibilità di (continuare ad) applicarsi il vecchio regolamento per la navigazione aerea, di cui al R.D. 11 gennaio 1925, n. 356. E s’è in proposito rilevato che, poiché l’art. 1329 cod. nav. subordina la propria efficacia abrogativa alla “entrata in vigore delle norme del codice”, la sopravvivenza delle norme del vecchio regolamento può, in effetti, dedursi dalla prescrizione dell’art. 1328 cod. nav., che, impedendo l’entrata in vigore delle disposizioni del codice “che richiedono per la loro



applicazione l'emanazione di particolari norme regolamentari", segna un concreto limite all'efficacia abrogativa del regolamento sancita dall'art. 1329 cod. nav., venendo meno il presupposto logico e giuridico (ossia la entrata in vigore delle nuove norme) sul quale esso poggia e si fonda. In sostanza - s'è detto - "l'art. 1329 abroga, sì, il regolamento del 1925 (insieme ad altri complessi normativi), ma l'efficacia abrogativa della norma è condizionata all'entrata in vigore delle norme del codice. Quindi, finché le norme del codice non entrano in vigore, il regolamento del 1925 non può considerarsi abrogato". La conseguenza che da tanto appare scaturire, tuttavia, è che la norma precipuamente evocabile in termini di precettività non è tanto l'art. 719 cod. nav., quanto piuttosto la norma regolamentare eventualmente volta a volta rinvenibile.

Tale divisamento dottrinario è stato richiamato da questa Suprema Corte (Cass., Sez. IV, 22.11.2002, n. 7291/2003, ric. Canfarelli ed altri), la quale (in riferimento al disposto dell'art. 801 cod. nav., in quella fattispecie rilevante) ha affermato che, "qualora si dovesse ritenere tuttora non vigente il disposto ex art. 801 per la mancata emanazione delle specifiche norme regolamentari (v. così l'art. 1328 cod. nav. e l'art. 7 L. 11.12.1980, n. 862), dovrebbe esprimersi l'avviso, secondo quanto argomentato dalla dottrina, che in riferimento a detto articolo il Regolamento di cui al R.D. 11.1.1925, n. 356, sia tuttora in vigore ...". A tale regolamento si era fatto specifico riferimento anche in altra sentenza di questa Suprema Corte, dell'8 maggio 1980, n. 1024 (ric. P.G. e Bruno in proc. Levi ed altri), nella quale, quanto al "diritto di visitare, all'atterraggio e alla partenza, le aeronavi degli altri Stati contraenti e di esaminare i certificati e gli altri documenti prescritti", si era richiamato "il disposto dell'art. 16 della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944, approvata dall'Italia con d.l. 6 marzo 1948, n. 616",

rilevandosi che “tale diritto diventa dovere nell’ambito del combinato disposto degli artt. 13 e 17 del regolamento per la navigazione aerea n. 356 del 1925, in cui sono specificati i compiti del comandante dell’aeroporto ...”; ed alla vigenza degli artt. 71-75 di tale regolamento (poi abrogati dall’art. 5 D.P.R. 29 settembre 2000, n. 367) aveva fatto riferimento anche una decisione del Consiglio di Stato (sentenza del 20 maggio 1980, n. 560, ric. Ponnetti).

Tale regolamento, al capo II, contiene una serie di norme riguardanti il comandante di aeroporto e le sue mansioni inerenti al traffico aereo.

E così, per quel che nella fattispecie più direttamente interessa, in particolare l’art. 12 reca che “la sorveglianza sull’attività aerea che si svolge su un aeroporto statale e sul territorio di giurisdizione dell’aeroporto stesso è esercitata esclusivamente dal comandante dell’aeroporto ...”. Altre disposizioni regolamentari sono dedicate al direttore di aeroporto: gli artt. 13, 13-bis, 13-ter (che specificamente indicano i compiti del “comandante di aeroporto”), 17, 31, 32, 36, 47, Alla stregua di tali norme regolamentari, competeva, dunque, tra gli altri compiti indicati da tali norme, “esclusivamente” al direttore di aeroporto “la sorveglianza sull’attività aerea che si svolge su un aeroporto statale e sul territorio di giurisdizione dell’aeroporto ...”. Per tal via faceva capo al direttore di aeroporto una posizione di garanzia per così dire “a tutto tondo” nella vigilanza delle attività che si svolgono nell’aeroporto soggetto alla sua giurisdizione ed al rispetto, conseguentemente, delle norme di sicurezza che a tale attività devono presiedere.

13.3 In ogni caso, restringendo e focalizzando l’esame sul precetto codicistico dal quale si fa derivare la posizione di garanzia di **Fusco** (e, di conseguenza, per quel che nella specie possa rilevare, sulle norme del



regolamento del 1925), su tale originario assetto normativo si sono rilevantemente poi sovrapposti gli interventi legislativi successivamente intervenuti.

Converrà al riguardo sommariamente ricordare che la L. 23 maggio 1980, n. 242, in tema di delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo, stabilì, nel suo art. 2, che "l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale provvede: 1) all'organizzazione ed all'esercizio dell'assistenza al volo mediante la gestione dei servizi relativi al controllo del traffico aereo, alle telecomunicazioni aeronautiche, alle informazioni aeronautiche, ai servizi meteorologici aeroportuali, nonché dei necessari servizi amministrativi, tecnici e di supporto; 2) all'approvvigionamento, installazione e manutenzione degli impianti ed apparati occorrenti al servizio di assistenza al volo; ...".

Il D.P.R. 24 marzo 1981, n. 145, assegnò all'Azienda Autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (avente personalità giuridica ed autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria), tra gli altri compiti, come elencati nell'art. 3, quelli relativi: "a) alla organizzazione e all'esercizio dei servizi del traffico aereo generale, delle telecomunicazioni aeronautiche, delle informazioni aeronautiche, dei servizi meteorologici aeroportuali, e i relativi servizi amministrativi, tecnici e di supporto, nonché dei servizi del traffico aereo inerenti ai movimenti degli aeromobili sulla aree di manovra"; "b) al potenziamento, all'ammodernamento ed alla costruzione di impianti ed apparati di assistenza radio o visuale, alla loro installazione ivi comprese le acquisizioni di terreno e le opere demaniali e alla manutenzione anche in relazione allo sviluppo del traffico aereo; al



progresso tecnologico; alle modificazioni delle norme internazionali in materia di assistenza al volo”; “l) ai controlli, a terra e in volo, sulla rispondenza agli standards delle radio assistenze e degli aiuti luminosi per l’atterraggio”; “m) alla pianificazione ed alla programmazione dell’assistenza al volo ...”; “n) agli accertamenti delle infrazioni alla normativa sull’assistenza al volo” ...; “p) al rilievo, alla compilazione ed alla pubblicazione delle carte ostacoli aeroportuali nei limiti degli aeroporti di propria competenza”; ... “r) all’emanazione della normativa tecnico-operativa dei servizi di competenza ...”. L’art. 6 determinava la attribuzione dei compiti al Ministro dei trasporti in tema di vigilanza; gli artt. 7-14 individuavano gli organi dell’azienda.

Il D.P.R. 27 luglio 1981, n. 484, disciplinò l’uso dello spazio aereo, in attuazione della delega prevista dalla L. 23 maggio 1980, n. 242. Stabili, all’art. 1, che negli spazi aerei ivi indicati “i servizi di assistenza al volo sono assicurati dall’Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e dall’Aeronautica militare secondo quanto dispone il presente decreto”. E (art. 3) tra gli spazi aerei di competenza di tale Azienda indicò: “a) zone di aerodromo e di avvicinamento istituite su aeroporti civili ...; c) aerovie ed aree terminali di controllo; ...”.

Il D.P.R. 4 luglio 1985, n. 461, statui in ordine al recepimento nell’ordinamento interno dei principi generali contenuti negli allegati alla Convenzione relativa all’Aviazione civile internazionale (Chicago, 7 dicembre 1944), ai sensi dell’art. 687 del codice della navigazione così come integrato dall’art. 1 della L. 13 maggio 1983, n. 213.



La L. 21 dicembre 1996, n. 665, trasformò l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG) in Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV), ente pubblico economico e successivamente società per azioni (art. 1).

Tra i compiti dell'ente, come indicati nell'art. 2, rientravano "i servizi di assistenza al volo in tutti gli spazi aerei di pertinenza italiani, di cui agli articoli 3 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, fatti salvi gli spazi aerei destinati al traffico aereo operativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484" (comma 1). Si stabilì che "all'Ente competono, in particolare, l'organizzazione e l'erogazione dei servizi: a) di traffico aereo, consistenti nel servizio di controllo della circolazione aerea, nel servizio di informazione di volo, nel servizio consultivo e di allarme; ...". Il comma 2 di tale norma prevede altri compiti dell'Ente in tema di iniziative di interesse nazionale nei settori sistematici della navigazione aerea, del controllo della circolazione aerea e della sicurezza delle operazioni di volo; nonché, tra l'altro, di studio e di ricerca sui sistemi di navigazione, di potenziamento degli impianti di assistenza al volo.

Venne anche disciplinato (art. 9) il contratto di programma, prevedendosi, tra l'altro, che esso "definisce gli obiettivi e gli standard, nonché le modalità ed i tempi di adeguamento, relativi ai livelli di sicurezza e di qualità dei servizi ...", "verifiche, obblighi di adeguamento e sanzioni per i casi di inadempienza" (comma 2, lett. d)), ed il contratto di servizio.

Il D. Lgs.vo 25 luglio 1997, n. 250, istituì l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), "ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria".



Tra le funzioni ad esso demandate, venivano indicate (art. 2): “a) regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo ...; b) razionalizzazione e modifiche delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente ed in relazione ai compiti di garanzia, di indirizzo e programmazione esercitati; c) attività di coordinamento con l’Ente nazionale di assistenza al volo e con l’Aeronautica militare, nell’ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo ...”: l’ENAC, quindi, era privo di competenze in materia di assistenza al volo, essendo investita, in tale materia, soltanto di un’attività di coordinamento con l’ENAV. L’art. 3 enucleava il contenuto del contratto di programma, indicando, tra l’altro: “e) l’attività di coordinamento con l’Ente nazionale di assistenza al volo”.

Il D.L. 8 settembre 2004, n. 237, convertito con modificazione nella L. 9 novembre 2004, n. 265, in tema di interventi urgenti nel settore dell’aviazione civile (modifiche normative, dunque, intervenute dopo l’evento per il quale è processo) stabilisce (art. 1) che “l’Ente nazionale per l’aviazione civile (ENAC) svolge, quale unico ente erogatore e garante dell’uniforme applicazione delle norme, in applicazione dell’art. 4 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, le funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea”, fatte salve le attribuzioni del Ministero della difesa e di quello delle infrastrutture, stabilendo (comma 3) che, “per il corretto esercizio delle funzioni di cui al comma 1, l’ENAC promuove la stipula di appositi atti d’intesa, rispettivamente con ENAV s.p.a e con l’Aeronautica militare ...”.



Quanto alla fornitura dei servizi di controllo del traffico aereo in ambito aeroportuale, l'art. 2, comma 1, prevede che "ENAV s.p.a., sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali". Il terzo comma di tale norma prevede anche che "l'ENAC, sentiti il gestore aeroportuale ed ENAV s.p.a per le materie di competenza, nonché gli altri enti e organismi pubblici che operano in aeroporto, adotta, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il regolamento di scalo e il piano di emergenza aeroportuale. Il regolamento di scalo disciplina anche l'esercizio delle attività di cui ai commi 1, 2 e 4 (*il comma 4 di tale norma è stato poi abrogato dall'art. 3, comma 3, lett. c), D. Lgs.vo 9 maggio 2005, n. 96*) e prevede le modalità e gli strumenti operativi necessari a garantire la loro effettuazione".

Da ultimo, il D. Lgs.vo 9 maggio 2005, n. 96, ha operato la "Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'art. 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265".

Ha, tra l'altro, sostituito gli artt. da 687 a 690 del codice ed ha riscritto (art. 1) la prima di tali norme prescrivendo che "l'Ente per l'aviazione civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari". Ha introdotto (art. 2) l'art. 691-bis, a termini del quale "la



società ENAV, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali. La società ENAV cura, altresì, la gestione e la manutenzione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di sua proprietà". Ha indicato, nel novellato art. 705, i compiti del gestore aeroportuale. Ha sostituito l'art. 718, prescrivendo che "le funzioni di polizia degli aerodromi sono esercitate dall'ENAC, anche mediante le proprie articolazioni periferiche" (*originariamente la norma prevedeva che "le funzioni di polizia sono esercitate dal direttore di aeroporto ..."*). Ha abrogato gli artt. da 719 a 725 del codice (*e l'art. 719 prescriveva che "il direttore dell'aeroporto regola e vigila, secondo le norme del regolamento, l'atterramento o l'ammarramento, l'involo, il movimento, la sosta degli aeromobili nell'aeroporto"*). Ha riscritto (art. 10) l'art. 792 del codice, stabilendo che "le funzioni di polizia e di vigilanza della navigazione aerea sono esercitate dall'ENAC" (*nel suo testo originario: "è esercitata ... dal direttore di aeroporto"*). Ha sostituito (art. 11) anche l'art. 801 del codice, prevedendo che "l'ENAC effettua visite di controllo sugli aeromobili in base ai programmi nazionali e comunitari e verifica i documenti di bordo obbligatori" (*il testo originario prevedeva che "prima della partenza il comandante deve provvedere a che l'aeromobile sia sottoposto a visita di controllo da parte del direttore dell'aeroporto"*).

Con le norme finali (art. 20) ha, infine, previsto che "in tutte le disposizioni del codice della navigazione le parole: 'direttore di aeroporto', 'Registro aeronautico italiano' ed 'Ente nazionale della gente dell'aria', sono sostituite dalla seguente: ENAC"; ed ha statuito che "le disposizioni del codice della navigazione introdotte o modificate dal presente decreto

legislativo entrano in vigore trascorsi centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del decreto stesso”.

13.4 Non essendo, ovviamente, applicabili alla fattispecie in esame tali ultimi disposti normativi di cui alla L. n. 265/2004 e al D. Lgs.vo n. 96/2005, per l’epoca di commissione del fatto, si tratta, dunque di verificare se e quali compiti e doveri, all’epoca del fatto medesimo, incombessero (o residuassero) sul direttore di aeroporto, nel contesto dei precedenti interventi normativi sopravvenuti e, in particolare, di quanto innovativamente stabilito non solo nel D.P.R. n. 145/1981, ma anche nel D. Lgs.vo n. 250/1997, istitutivo dell’ENAC: indagine da svolgersi, altrettanto ovviamente, in specifico riferimento agli addebiti omissivi che vengono esplicitati nel capo di imputazione.

I diversi, contrapposti, approdi cui sono pervenuti al riguardo i giudici del merito e le contrapposte approfondite argomentazioni *hinc et inde* rassegnate dalle parti danno contezza di un assetto normativo non percepito in termini di indiscutibile inopinabilità da parte dell’interprete.

Ebbene, per come si è sopra visto, il D.P.R. n. 145/1981 ed il D.P.R. n. 484/1981 assegnarono alla allora AAVTAG (poi ENAV) i compiti relativi alla “organizzazione e all’esercizio del traffico aereo generale ...” ed “i relativi servizi amministrativi, tecnici e di supporto nonché dei servizi del traffico aereo inerenti ai movimenti degli aeromobili nelle aree di manovra”, anche in riferimento “al potenziamento, all’ammodernamento ed alla costruzione di impianti ed apparati di assistenza radio o visuale ...”. Tutta la materia, dunque, riguardante i “movimenti degli aeromobili sulle aree di manovra” vennero devoluti all’Azienda autonoma di assistenza al volo (poi ENAV), ivi inclusi i “controlli, a terra e in volo, sulla rispondenza agli



standards delle radio assistenze e degli aiuti luminosi per l'atterraggio". Da quel momento, quindi, tali compiti, originariamente attribuiti dagli artt. 719 e 725 cod. nav. al direttore dell'aeroporto, vennero a questo evidentemente sottratti, dovendo, perciò, convenirsi con la sentenza impugnata che, "siccome tali attribuzioni si sostanziano nel potere di emanare le regole e nel disciplinare i movimenti degli aerei anche sulle aree di manovra, si può sicuramente affermare che le norme citate hanno sottratto o, comunque, radicalmente ridimensionato, il potere tipico, funzionale, del direttore d'aeroporto, esercitabile in modo del tutto autonomo, di decidere le regole circa 'l'atterramento, l'ammarramento, l'involo, il movimento e la sosta degli aeromobili in aeroporto' (art. 719 cod. nav.); e più che il ridimensionamento, l'effetto abrogativo delle attribuzioni al riguardo precedentemente demandato al direttore di aeroporto è espressamente evocato dall'ultimo comma dell'art. 3 di tale disposto normativo, il quale reca che "è altresì abrogat(a) ... ogni altra norma che attribuisce ad altri organismi militari e civili competenze devolute dal presente decreto all'Azienda".

Il D. Lgs.vo n. 250/1997, istitutivo dell'ENAC, assegnò a tale ente compiti di "regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo ...", di "razionalizzazione e modifiche delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali ...": anche tali compiti, dunque, vennero sottratti al direttore di aeroporto, originariamente reso responsabile, ai sensi dell'art. 719 cod. nav., della regolamentazione e vigilanza quanto al movimento degli aeromobili nell'aeroporto, tenuto conto che i "servizi del traffico aereo inerenti ai movimenti degli aeromobili sulla aree di manovra" sono rifluiti, come s'è detto, nella competenza di ENAV e che ad ENAC, non più al direttore di



aeroporto, sono attribuiti quegli indicati compiti di vigilanza. I rapporti tra i due enti non vennero prefigurati in termini di sovraordinazione (non proponendosi, in definitiva, l'ENAC quale una sorta di supergarante nei confronti di ENAV), facendosi riferimento nell'art. 2, lett. c), del D. Lgs.vo n. 250/1997, come s'è detto, ad "attività di coordinamento" e, quanto ai contenuti del contratto di programma di cui all'art. 3, ancora una volta solo ad "attività di coordinamento con l'Ente nazionale di Assistenza al volo"; solo con il D.L. n. 237/2004, convertito in L. n. 265/2004, si prefigurò, invece, ENAC "quale unico ente regolatore e garante dell'uniforme applicazione delle norme ...", attribuendogli "le funzioni di regolazione tecnica, controllo ...".

Tale complesso di norme, dunque, ha certamente inciso sull'assetto codicistico, che direttamente e specificamente assegnava al direttore di aeroporto compiti ed attività scaturenti da quella originaria caratterizzazione di principale o esclusivo organo ordinario di amministrazione attiva e di vigilanza sull'aeroporto. Ha, inoltre, e tra l'altro, caducatoriamente inciso anche sul disposto dell'art. 12 del regolamento di cui al R.D. n. 356/1925, che assegnava "esclusivamente" al direttore di aeroporto "la sorveglianza sull'attività aerea che si svolge su un aeroporto statale e sul territorio di giurisdizione dell'aeroporto stesso ..." (tenuto conto di quanto già s'è detto sulla vigenza delle norme codicistiche e sulla evocabilità di quelle di tale ultimo regolamento).

D'altra parte, della circostanza che la sopravvenuta normativa avesse inciso sulla preesistente collocazione sistematica del direttore di aeroporto appare dare atto lo stesso legislatore che, nell'art. 13 del D. Lgs.vo n. 250/1997, nell'ambito della razionalizzazione del sistema ("tenuto conto della razionalizzazione del comparto dell'aviazione civile"), demandava ad



una costituenda commissione di studio la “elaborazione ... delle modifiche del codice della navigazione, con particolare riferimento alla ridefinizione dei compiti delle articolazioni territoriali dell’Ente nazionale per l’aviazione civile e delle funzioni del direttore di aeroporto ...”. Ritenendo di doversi procedere alla ridefinizione dei compiti delle articolazioni territoriali e del direttore di aeroporto nell’ambito di una dovuta razionalizzazione del sistema, tale proposizione programmatica sconta, evidentemente, la ritenuta non razionalità della originaria posizione codicistica del direttore, a fronte delle intervenute modifiche normative quanto a poteri ed attribuzioni che dapprima erano direttamente a lui intestati.

La definitiva razionalizzazione sistematica, ritenuta al riguardo necessaria, è intervenuta solo con il D. Lgs.vo 9 maggio 2005, n. 96, che ha operato la “Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell’art. 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265”, peraltro definitivamente eliminando la figura stessa del direttore di aeroporto. Pur non potendo riconoscersi a tale ultimo testo legislativo valenza meramente ricognitiva della solo successivamente avvenuta espunzione del direttore dall’assetto codicistico, appare, nondimeno, egualmente significativo e rilevante che la razionalizzazione del sistema s’è ritenuto, poi, comportare, tra l’altro, per quel che qui interessa, la definitiva esplicita abrogazione dell’art. 719 cod. nav..

Non recando, in effetti, il D. Lgs.vo n. 250/1997, riferimento alcuno al direttore di aeroporto (e proprio da tanto scaturiva la necessità di una ridefinizione delle sue funzioni per portare a compiuta razionalità il sistema, nell’ambito dei nuovi compiti assegnati ad ENAC), è rimasto, in sostanza, non diversamente specificato, e normativamente indefinito, il suo ruolo, anche all’interno dell’ente, quanto ai riflessi attributivi di specifici compiti,



competenze e poteri in capo a lui direttamente rinvenibili in relazione, giova ancora ribadire, ai profili omissivi addebitatigli. Sicché, dal complesso di norme evocato e nel limbo della mancanza di un preannunciato assetto normativo di razionalizzazione del sistema, intervenuto solo col D. Lgs.vo n. 96/2005, non è dato desumere la sussistenza in capo al direttore di aeroporto, in quanto tale, di una posizione di garanzia (di qui a poco più dettagliatamente si dirà sul contenuto dei relativi doveri a questa connessi) comportante l'obbligo di regolare e vigilare "l'atterramento o l'ammarramento, l'involo, il movimento, la sosta degli aeromobili nell'aeroporto", come recava l'art. 719 cod. nav., dal quale, come 's'è detto, il ricorrente fa derivare tale posizione di garanzia; ovvero di personalmente attivarsi per l'esercizio, direttamente e da parte sua, di quei compiti attribuiti ad ENAC dall'art. 2 del D. Lgs.vo n. 250/1997. In particolare, limitandosi ai termini della contestazione, non è dato rinvenire un obbligo normativamente imposto al direttore di aeroporto di rendere statuizioni impositive-sostitutive nei confronti di ENAV, nell'ambito di un più generale potere di controllo su tale ente da lui esercitabile.

Occorre al riguardo considerare che l'obbligo di garanzia è obbligo giuridico, che grava su specifiche categorie predeterminate di soggetti previamente forniti degli adeguati poteri di impedire eventi offensivi di beni altrui, affidati alla loro tutela; per mutuare una espressione dottrinarica, "deve trattarsi di un vincolo giuridico, che formalizza il 'rapporto di dipendenza' sussistente tra l'azione doverosa del garante e la tutela del bene giuridico". Il suo carattere distintivo rispetto ad altri obblighi di agire è la titolarità, in testa al garante, di un obbligo di impedire l'evento scaturente da un potere impeditivo, il cui mancato esercizio conduce alla equiparazione della omissione non impeditiva all'azione causale. Trattandosi di un obbligo



giuridico gravante su specifiche categorie di soggetti (i c.d. garanti) forniti dei necessari poteri giuridici di vigilanza ed intervento direttamente incidenti sulla situazione di pericolo, al fine di impedire eventi lesivi di beni altrui, la sua violazione può esser fonte di responsabilità penale talora di per sé, indipendentemente dal verificarsi di eventi lesivi, in virtù di un'autonoma incriminazione di carattere preventivo di pericolo (come avviene, ad esempio, nella fattispecie di cui all'art. 677, 3° c., c.p.: i primi due commi di tale norma sono stati depenalizzati dall'art. 52 D. Lgs.vo 30.12.1999, n. 507); altra volta attraverso il combinato disposto, per quanto nella specie rileva, dell'art. 40.2 c.p. e delle norme concernenti le fattispecie causalmente orientate. Quanto al suo contenuto, deve trattarsi, per il principio di tassatività, di un obbligo sufficientemente specifico, giacché, come pure in dottrina si è annotato, "la norma, che definisce l'azione impeditiva antidoverosa, identifica la condotta tipica della fattispecie omissiva impropria"; e quanto ai destinatari, esso può gravare soltanto sulle specifiche categorie di soggetti muniti di idonei poteri impeditivi: ancora con la dottrina, "il reato omissivo improprio è, in questo senso, sempre reato proprio, essendo 'legittimato al reato' esclusivamente il garante".

Per quel che concerne, poi, i poteri impeditivi, deve trattarsi di poteri giuridici intestati al garante da una specifica norma, contenutisticamente afferente a doveri di vigilanza e di intervento diretto sulle situazioni di rischio, il cui mancato esercizio giustifica l'imputazione obiettiva dell'evento non impedito, ascrivibile al garante per il principio della responsabilità personale di cui all'art. 27 Cost.; ne consegue che la responsabilità del garante per l'omissione impropria comporta pur sempre l'accertamento che l'impedimento dell'evento rientrava tra i poteri-doveri dell'obbligato, che, cioè, l'evento effettivamente verificatosi si inserisca nel novero di quei tipi di evento che l'obbligo di garanzia mirava, appunto, a

prevenire. E' soltanto l'obbligo impeditivo che legittima l'equiparazione - secondo la c.d. clausola di equivalenza - del non impedire e del causare: dalla causalità omissiva alla causalità attiva.

La elaborazione dottrina ha enucleato la posizione di garanzia in un obbligo di protezione, un obbligo di controllo ed un obbligo di impedimento di reati, avvertendosi che quanto alle prime due categorie "esse sono oggi generalmente riconosciute, mentre la terza si va affermando solo in tempi recenti come categoria autonoma, essendo tuttora gli obblighi ad essa riconducibili inclusi da molta parte degli autori tra gli obblighi di controllo su fonti di pericolo".

Il primo, l'obbligo di protezione, si fonda su un potere giuridico di vigilanza o di disposizione in relazione a tutte le eventuali fonti di pericolo.

L'obbligo di controllo trae il suo fondamento da un "potere di signoria sulla fonte di pericolo", giacché "è proprio sulla base dell'esistenza del potere giuridico sulla fonte di pericolo che si spiega la responsabilità per omesso impedimento dell'evento del titolare dell'obbligo di controllo" (così ancora in dottrina).

L'obbligo di impedimento di reati (sia che lo si voglia includere, secondo la impostazione tradizionale, nella più ampia categoria degli obblighi di controllo, sia che lo si voglia, al contrario, considerare come categoria autonoma rispetto alle altre) presuppone pur sempre che il garante sia dotato di poteri-doveri giuridici di vigilanza sull'operato di terzi e, nel contempo, di poteri-doveri di impedire il compimento di azioni penalmente illecite da parte di tali soggetti. Ed al riguardo ancora la dottrina non ha mancato di rilevare che "il fondamentale problema che si pone, in ordine agli obblighi giuridici finalizzati all'impedimento di altrui azioni illecite, consiste nello stabilire, di volta in volta, se si tratti di un vero e proprio obbligo di garanzia, rilevante ai sensi dell'art. 40.2, oppure di un mero

obbligo di sorveglianza, la cui inosservanza possa rilevare unicamente ai fini di una fattispecie omissiva propria, ove possa essere direttamente ricondotta ad una previsione legislativa di parte speciale ..., o, altrimenti, debba considerarsi priva di qualunque rilievo penale. Essenziale, al fine di delimitare il confine tra obbligo di garanzia e di sorveglianza è ... il riferimento agli effettivi poteri-doveri impeditivi giuridicamente conferiti all'obbligato sull'atto costituente reato. E, cioè, occorrerà distinguere a seconda che si tratti di poteri-doveri realmente 'impeditivi', direttamente incidenti sull'attività del terzo, autore del reato..., oppure di poteri-doveri che, pur finalizzati all'impedimento del reato, non prevedano l'intervento diretto dell'obbligato sull'atto che lo integra, ma, più limitatamente, l'informazione del garante o del titolare del bene sull'attività illecita del terzo".

In tale contesto, si è pure rilevato che spesso le locuzioni "obbligo di attivarsi", "obbligo di garanzia" e "obbligo di sorveglianza" (o "di vigilanza") vengono usate in modo promiscuo, ma, "a prescindere dalla scelta di una determinata nomenclatura, le situazioni di volta in volta indicate con le suddette espressioni debbono, viceversa, essere tenute rigorosamente distinte ..., sia sotto il profilo concettuale, sia sotto quello della disciplina positiva, derivando, dalla collocazione dei singoli obblighi nell'una o nell'altra categoria, una radicale diversità, non sempre avvertita, di conseguenze giuridico-penali".

In particolare - e per quel che nella specie più incisivamente rileva -, l'obbligo di sorveglianza, o di vigilanza, può comportare (e di solito comporta), assieme al dovere del garante di vigilare sulla situazione di pericolo, anche il connesso obbligo di attivarsi per eliminare questo, donde scaturisce il conseguente obbligo impeditivo dell'evento. Ma può consistere



anche solo nell'obbligo, di eguale contenuto, facente capo ad un soggetto privo di poteri impeditivi di possibili eventi lesivi, di esercitare un controllo sull'altrui operato, al fine di intervenire presso il titolare di tali poteri (intesi alla rimozione delle situazioni di pericolo ed al conseguente impedimento dell'evento), in genere informando questo (o il titolare del bene), con una condotta, quindi, che non è di per sé idonea ad impedire l'altrui comportamento, spettando, in sostanza, poi, solo al garante (o al titolare del bene), informati dal sorvegliante, i poteri di intervento impeditivi (si evoca in dottrina, paradigmaticamente, il disposto dell'art. 2408 c.c., sull'obbligo, in materia societaria, del collegio sindacale di "indagare sui fatti denunziati e presentare le sue conclusioni ed eventuali proposte all'assemblea"; ma può ipotizzarsi, più adesivamente alla tematica che occupa, anche il caso del capo-reparto che, avvedutosi della mancanza di un presidio di sicurezza ad una delle macchine utilizzate in un ciclo produttivo, ha certamente l'obbligo di informare immediatamente il datore di lavoro, titolare della posizione di garanzia - ove lo stesso non ne sia già compiutamente cognito -, perché provveda a disporre tutte le misure necessarie a rimuovere quella situazione di pericolo, ha anche il dovere di informare i lavoratori, titolari del bene protetto, del rischio specifico derivante dalla stessa per l'adozione delle necessarie cautele del caso, ma non anche il dovere-potere, che solo al garante compete, di sostituire la macchina, di dotarla del presidio richiesto, di interrompere, nelle more, il ciclo produttivo, ove manchino specifici poteri dispositivi-attuativi direttamente in capo a lui in tal senso rinvenibili).

Orbene, nella fattispecie che occupa, della situazione relativa alla sostituzione del radar di terra era del tutto informata ENAV.

Premesso che ha giustamente rilevato la sentenza impugnata che "in ogni caso ... era competenza esclusiva di ENAV provvedere alla



sostituzione del radar”, e che **Fusco** divenne direttore di quell’aeroporto il 9 agosto 1999 ed a quell’epoca il radar ASMI era ancora funzionante, a quel momento “era in corso a tale proposito l’esecuzione di un contratto di cui erano parti esclusive la stessa ENAV e FIAR. Della situazione era perfettamente informata ENAC e, semmai, va detto che il primo decisivo ostacolo alla sollecita sostituzione del radar fu posto da DGAC, divisione del Ministero, antenato di ENAC centrale fin dal maggio 1995. Nella procedura per la sostituzione del radar col sistema SMGCS la DCA di Linate si inserisce solo per alcune valutazioni di sua competenza ... e per un parere favorevole sul progetto esecutivo (la citata lettera 16 giugno 2000 di **Fusco**)”: in tale missiva, **Fusco**, “consapevole dell’importanza dell’ausilio tecnico ..., scriveva a DGA: ‘nel dare il proprio benessere al progetto, che si ritiene di dover realizzare con la massima urgenza ...’”. Dunque, della situazione concernente la sostituzione del radar di terra “era perfettamente informata ENAC” (al pari di ENAV) e lo stesso **Fusco** aveva segnalato la necessità “di dover realizzare con la massima urgenza ...” quel nuovo supporto tecnico, per il resto non appartenendosi, in effetti, alla sfera di competenza di **Fusco** medesimo disporre atti deliberativi ed attuativi in quel senso.

Ed al riguardo pure persuasivamente annota la gravata decisione che, poiché “secondo il Tribunale, la colpa di Fusco, una volta preso atto della cessata funzionalità del radar ASMI, sarebbe consistita nel non aver adottato provvedimenti più restrittivi in tema di circolazione dei veicoli a terra in caso di bassa visibilità”, così si “vorrebbe attribuire alla DCA un autonomo potere suppletivo e sostitutivo di quello esclusivo di ENAV nell’adozione delle procedure operative, attribuendo all’art. 719 cod. nav. quella piena operatività che s’è esclusa”, e “d’altro canto lo stesso Tribunale

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jme' or similar, located in the bottom right corner of the page.

ha altrove riconosciuto che le procedure operative erano compito di ENAV...”.

Per quanto riguarda “gli apparati anti intrusione” (la *stop-bar* e l’allarme ad essa associato), essi “erano stati disattivati da diversi anni” (pag. 35 della sentenza di prime cure) e dalla sentenza di primo grado resa nel giudizio svoltosi col rito abbreviato (pagg. 154-155; 170-171; i due procedimenti sono stati in questa sede riuniti) si apprende la circostanza fattuale che “lo smantellamento” di tali presidi “venne disposto dal CAV di Linate”.

Per quanto riguarda la segnaletica, la sentenza impugnata ha rilevato che il 7 settembre 2001 (quindi un mese ed un giorno prima del disastro che occupa) il Dipartimento sicurezza di ENAC, ufficio centrale di Roma, aveva scritto “a tutte le DD.AA.CC., al sistema direzionale di Malpensa e ad altri uffici una lettera...” avente ad oggetto “segnaletica orizzontale e verticale nelle aree di manovra aeroportuale”, significando che “lo scrivente dipartimento ha recentemente interessato ENAV centrale relativamente a quanto in oggetto, affinché sia urgentemente verificata negli aeroporti la rispondenza della segnaletica ai requisiti ICAO Nel comunicare quanto sopra si richiedono azioni, in sede locale, presso le strutture ENAV, affinché le attività di verifica richieste e gli eventuali interventi correttivi che risultassero necessari siano svolti con ogni consentita urgenza ...”.

ENAC, dunque, attraverso il precitato suo organo apicale, aveva sollecitato ad ENAV i controlli del caso ed agli uffici periferici in indirizzo sollecitava “azioni in sede locale presso le strutture ENAV ...”, che era stata già investita di ogni problematica al riguardo. La prescrizione di vigilanza di ENAC agli uffici in indirizzo riguardava, quindi, in sostanza l’accertamento

che ENAV avesse provveduto alla verifica richiesta. E la risposta avuta dal “CAV di Linate, cioè da Perrone (*Raffaele*)” l’11 settembre 2001 (appena ventisette giorni prima del disastro) fu del tutto tranquillizzante, nel senso che in “questo centro i livelli di *standard* di sicurezza sono certamente di buona qualità e le procedure operative in essere chiare ed applicabili”; e persuasivamente annota la sentenza impugnata che “se lo avesse richiesto, **Fusco** avrebbe avuto dal CAV di Linate, cioè da Perrone, quella risposta ...”, proveniente dal “responsabile locale di ENAV a Linate, il responsabile cioè della sicurezza del volo ...”.

Viene in proposito da osservare che tale risposta non indica specifiche limitazioni di sorta quanto ai presidi per i quali si forniva quella del tutto tranquillizzante risposta, la quale investe “i livelli di *standard* di sicurezza e le procedure operative”, “in questo centro”, da tanto appearing logicamente inferirsi che la risposta medesima fornita dal rappresentante ENAV era nel senso che “le strutture (*quindi, sembra, tutte le strutture*) e disposizioni operative disponibili” potevano garantire *standard* di sicurezza “in questo centro”, in riferimento ai vari presidi richiesti e tanto, quindi, implicitamente, anche in riferimento alla *stop-bar* ed al sistema di allarme.

Ed alla circostanza relativa alla riscontrata deficienza di tali presidi i giudici del merito attribuiscono un rilievo causale primario, decisivo e fondamentale nella causazione dell’evento. Annotano che “la concausa più immediatamente collegata alla posizione di **Zacchetti** è quella relativa alla segnaletica La scritta R6 era inoltre l’unico segnale identificativo di quella *taxiway*, sull’intera lunghezza La causa dell’errore va primariamente ravvisata nell’assenza di segnalazioni a terra ben visibili al momento della biforcazione dei due percorsi R5 ed R6, tanto più per essere gli unici elementi identificativi del raccordo R6 per un lungo tratto ...; la carenza di segnaletica ha costituito la prima, in ordine cronologico, delle



condizioni dell'evento": la prima, quindi, anche in relazione alla tematica afferente la *stop bar* ed il sistema di allarme.

Rimanendo, dunque, che in riferimento a tali presidi ENAC aveva, per mezzo di quel suo organo apicale, specificamente disposto di accertare "che le attività di verifica e gli eventuali interventi correttivi che risultassero necessari siano svolti con ogni consentita urgenza" e che dello specifico compito di accertare lo stato della segnaletica era stata direttamente investita ENAV, l'attività di controllo della concreta esecuzione di tale sollecitata verifica non necessariamente e indefettibilmente implicava una concomitante attività ispettiva ("attività ispettiva ..., di controllo" sono espressioni che la norma disgiuntivamente prevede, non necessariamente in rapporto di contestualità tra loro) ed il controllo può esplicarsi anche attraverso la richiesta di informative, cui poi far seguire eventuali conseguenti ulteriori determinazioni. Vieppiù nei rapporti tra enti pubblici ogni soggetto è tenuto a veritariamente fornire le informative richieste e le risposte fornite scontano un profilo di affidabile attendibilità e veridicità particolarmente pregnante. Nella legittima presunzione che le informative rese fossero veritiere, non necessariamente il vigilante avrebbe dovuto comunque porre in essere una sua concomitante, immediata e diretta attività ispettiva, e quindi direttamente procedere, subito e contestualmente, senz'altro (s'è ricordata la collocazione temporale di tale assicurazione immediatamente a ridosso dell'evento), a quell'accertamento, sostituendosi all'organo specificamente a tanto officiato; né, conseguentemente, tanto poteva ritenersi a carico del direttore di aeroporto, scavalcandosi e del tutto pretermettendosi l'attività in tal senso apicalmente richiesta da ENAC ad ENAV e da questa dovuta, i cui esiti erano stati comunicati dalla locale sua struttura, con legittima attribuzione di indici di pregnante affidabilità.

A handwritten signature in black ink, appearing to be the initials 'Pme'.

E ricorda la sentenza impugnata che Perrone, “per tale sua risposta, dimostratasi sbagliata, s’è visto attribuire precise responsabilità per il disastro e per questo è stato condannato (nel giudizio abbreviato)”.

13.5 Vero è, sotto altro profilo (ma non più riferibile ad una collocazione codicistica della posizione di garanzia), che essendosi affidati ad ENAC compiti di vigilanza, il direttore di aeroporto è “incardinato nell’ENAC ...”, come deduce il ricorrente; e che le funzioni di vigilanza attribuite all’ente, nel loro concreto ed istituzionale esercizio, vengono svolte anche dalle strutture organiche dell’ente medesimo, giacché nel rapporto organico che lega le strutture nelle quali si articola l’ente, e quindi anche quelle dislocate sul territorio nazionale e periferiche, l’ente medesimo tali funzioni esercita proprio attraverso quelle strutture che in esso siano organicamente inserite.

Epperò, tanto, non può, di per sé, comportare che all’organo periferico faccia, *tout court*, comunque e senz’altro, capo, solo per la sussistenza di tale rapporto organico, l’intera somma dei poteri riferibili all’ente nel quale sia inserito, costituenti il compendio del relativo obbligo di garanzia o di vigilanza, rimanendo pur sempre da verificare se i singoli specifici atti siano ad esso direttamente attribuiti o assegnati, la regola cautelare dovendosi pur sempre ragguagliare ad un rinvenibile dato normativo o comunque attributivo al riguardo. E dà atto la sentenza impugnata che “se si vanno ad analizzare alcune delle ordinanze del direttore d’aeroporto prodotte in atti in tema di disciplina dei movimenti in aeroporto ... si constata che il loro contenuto non è mai il frutto o la conseguenza dell’esercizio di un autonomo potere di disciplina tecnica della materia, ma costituisce la sintesi di situazioni operative studiate e proposte da altri enti, in base alle rispettive competenze”. Del resto, lo stesso art. 13



del D. Lgs.vo n. 250/1997, come s'è ricordato, aveva ritenuto la necessità di una "ridefinizione dei compiti delle articolazioni territoriali" dell'ente, e ricorda la sentenza impugnata che "neppure l'art. 9 del contratto di programma tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed ENAC, pur prevedendo l'attribuzione di una funzione di vigilanza ad ENAC sull'operatività e la qualità dei servizi resi dalle società di gestione aeroportuali, e dunque da SEA s.p.a., detta le modalità di simile controllo".

Non sembra, quindi, che una tale indicazione normativa- attributiva possa, in effetti, trarsi dallo stato della legislazione in quel momento esistente, specificamente quanto a "conseguenti provvedimenti di prescrizione in ordine al ripristino degli impianti di sicurezza ...", come indicato nel capo di imputazione: non appare, difatti, normativamente esplicitato o diversamente attribuito un potere dispositivo-impositivo specificamente in capo al direttore di aeroporto direttamente verso ENAV, nel contesto di una posizione di garanzia in capo a lui predeterminata; tanto viepiù considerando che lo stesso legislatore, come s'è detto, aveva ritenuto la necessità di una ridefinizione dei compiti delle articolazioni territoriali dell'ente e del direttore di aeroporto, che avrebbe inevitabilmente fatto chiarezza *in parte qua*, anche sugli specifici rapporti tra il direttore medesimo e l'ente di vigilanza. Il tutto non pretermettendosi che i comportamenti ripristinatori o riparatori dovuti non potevano poi che svolgersi nella cornice normativa nella quale sono situati gli enti coinvolti, entrambi pubblici e dotati di autonomia reciproca; essi dovevano rapportarsi ai compiti affidati ad ENAV dal D.P.R. n. 145/1981, con la conseguenza che l'affrancamento da eventuali carenze al riguardo sussistenti faceva pur sempre capo ad ENAV e che i provvedimenti che il vigilante può rendere



non possono essere sostitutivi dell'attività da quell'ente specificamente dovuta.

13.6 Deve conclusivamente convenirsi che, alla stregua dei riferimenti normativi all'epoca riscontrabili, e segnatamente, come prospetta il ricorrente, di quelli codicistici, non è dato rinvenire in capo al direttore di aeroporto una posizione di garanzia per quanto specificamente attiene ai movimenti degli aeromobili sulle aree di manovra ed ai profili omissivi addebitati; e che siffatta posizione di garanzia non può esser tratta dai compiti di vigilanza affidati ad ENAC, nel quale il direttore è inserito, sul mero presupposto del suo rapporto organico con l'ente. In particolare, non può essere riconosciuto al direttore di aeroporto un potere al riguardo dispositivo-impositivo nei confronti di ENAV, venendogli contestato nel capo di imputazione di non aver adottato "i conseguenti provvedimenti di prescrizione in ordine al ripristino degli impianti di sicurezza ...".

13.7 Tanto comporta, sotto tale profilo, la superfluità del prospettato giudizio controfattuale.

Nondimeno, contestandosi all'imputato, disgiuntivamente ("ovvero"), di non aver adottato provvedimenti "di limitazione operativa sull'area di movimento", appare in tal guisa prospettarsi un suo dovere di intervenire in quei sensi anche a prescindere dai "provvedimenti di prescrizione in ordine al ripristino degli impianti di sicurezza". La sentenza impugnata richiama al riguardo l'art. 718 cod. nav., che attiene, tuttavia, alle "funzioni di polizia", mentre del "movimento degli aeromobili nell'aeroporto" si occupa specificamente il più volte citato art. 719.

Epperò, sotto tale residuale aspetto, ricordato che, comunque, la materia relativa ai movimenti degli aeromobili sulle aree di manovra è pur



sempre riservata ad ENAV, anche prospettandosi un doveroso intervento del direttore nei termini contestativi espressi, il rappresentato giudizio controfattuale appare, sotto tale profilo, congruamente espresso.

Proponendosi "in capo al direttore ... come condotta ipoteticamente dovuta un'ordinanza ... o di ripristino del sistema d'allarme e dell'operatività effettiva su R6 della *stop-bar*, ovvero di limitazione operativa sull'area di movimento ...", ed escluso un rapporto di sovraordinazione del direttore di aeroporto nei confronti di ENAV (e la sussistenza di consequenziali poteri impositivi o sostitutivamente operativi nei confronti di ENAV medesima), si è prospettato che il dovere del direttore dell'aeroporto, "conseguentemente, si sarebbe dovuto concretizzare in un'ordinanza contenente un divieto di rullaggio su R6 in bassa visibilità fino al ripristino di adeguati sistemi di protezione della pista". Ma - s'è rilevato - il giudizio controfattuale evidenzia che un "tale provvedimento non avrebbe impedito l'evento": "istruendo il Cessna a rullare su R5, **Zacchetti** si è comportato come se l'ordinanza ci fosse e in maniera conforme a quello che, secondo il giudice di primo grado ... sarebbe potuto essere l'unico provvedimento adottabile dal **Fusco**. Tutto ciò che è seguito all'iniziale corretta istruzione al rullaggio non ha più nulla a che vedere con l'esistenza o meno di un'ordinanza in proposito. Il Cessna si trovò per sbaglio su R6, non fece capire e **Zacchetti** non capì dove esso si trovasse Insomma, anche in presenza di un divieto a rullare su R6 in bassa visibilità, il movimento del Cessa e l'equivoco con **Zacchetti**, oltre all'assenza del radar di terra - non imputabile a Fusco - avrebbero ineluttabilmente portato al disastro così come s'è verificato".

Contestativamente postulandosi, quindi, che il direttore era abilitato a rendere provvedimenti ritenuti dovuti in conseguenza di riscontrate insufficienze, che ad altri era imposto di colmare, sia per quanto riguarda la



mancanza del radar di terra che la *stop-bar* ed il sistema d'allarme (a tali due ultimi presidi fa anche riferimento la sentenza impugnata laddove ha motivato in ordine "al ripristino del sistema d'allarme e dell'operatività effettiva su R6 della *stop-bar* ...", proponendosi, in particolare, specificamente, che "il direttore di aeroporto avrebbe dovuto verificare che la mancanza di una vera *stop-bar* e la disattivazione dell'allarme acustico su R6 riducevano la protezione della pista in caso di bassa visibilità"), si è a tal riguardo prospettato che "il suo dovere, conseguentemente, si sarebbe dovuto concretizzare in un'ordinanza contenente un divieto di rullaggio su R6 in bassa visibilità fino al ripristino di adeguati sistemi di protezione della pista"; nell'ambito di tali ritenute dirette sue proprie competenze quella disposizione interdittiva avrebbe evidentemente obbedito a tale seconda disgiuntiva finalità, direttamente incidente su tale limitazione operativa, scaturente da eventualmente riscontrate inefficienze, quindi sulla stessa utilizzabilità, comunque, di quel raccordo; e, nell'ambito di questa, si è, in sostanza, ritenuto che l'intervento specifico direttamente esigibile dal direttore, in caso di inefficienza di quei presidi, fosse comunque un risolutore provvedimento interdittivo del tipo indicato, avente conclusiva incidenza esterna nella regolamentazione del movimento dei velivoli, nella sottesa logica che, evidentemente, proibendosi il rullaggio su R6, per quanto di ritenuta competenza del direttore, si eliminava in radice la possibilità di accesso alla utilizzazione di tale raccordo; anche nel caso di riscontrata inefficienza di quei presidi la prescrizione di sicurezza ritenuta dovuta dal direttore, sotto tale profilo, quanto ai "provvedimenti ... di limitazione operativa sull'area di movimento", quella a tali immediati fini, per la parte che direttamente si riteneva competenza, sarebbe conclusivamente rimasta, spettando, poi, comunque ad ENAV, l'assicurazione della adozione di quelle misure: obbligo, quest'ultimo, che, d'altra parte, presuppone non solo

l'approntamento dei presidi al riguardo richiesti, ma anche l'autonomo controllo diretto e costante da parte dello stesso fornitore della loro persistente operatività. Si è, in sostanza, ritenuto che l'attivazione del direttore di aeroporto, in riferimento ai dovuti provvedimenti "di limitazione operativa sull'area di movimento" avrebbe dovuto comunque esitare verso un provvedimento interdittivo di quel genere, che terminativamente assumeva connotazione di risolutore comportamento doveroso definitivamente richiesto, ad altri spettando di dover procedere agli interventi del caso

Tale divisamento espresso non appare, nella compiuta e conclusiva economia della motivazione resa, caducato da specifici profili di illogicità - che, peraltro, la norma vuole dover essere manifesta, cioè coglibile immediatamente, *ictu oculi* - idonei ad inficiare e caducare il divisamento al riguardo espresso dalla sentenza impugnata.

Conclusivamente, rilevando il ricorrente che "le censure rivolte alla decisione relativa a Vincenzo **Fusco** debbono estendersi anche all'assoluzione di **Federico**", non ritiene il collegio che possano conclusivamente condividersi le ragioni gravatorie nella loro prospettata valenza caducatoria della statuizione resa riguardo a tali imputati; con la conseguenza che il ricorso del **Procuratore Generale** nei loro confronti deve essere rigettato.

14.0 La decisione sul ricorso del **Procuratore Generale** nei confronti di **Paolo Zacchetti**.



Le doglianze al riguardo esplicitate, che investono il trattamento sanzionatorio riservato dai giudici del merito a tale imputato, sono infondate.

Invero, la determinazione della misura della pena, tra il minimo ed il massimo edittale, anche in riferimento al giudizio di comparazione di cui all'art. 69 c.p., rientra nell'ampio potere discrezionale che è dalla legge riservato al giudice del merito: una discrezionalità vincolata (o, come s'è altra volta detto, "discrezionalità regolamentata"), dovendo essa in ogni caso essere ragguagliata ai parametri di giudizio indicati dall'art. 133 c.p., che il giudice deve pur sempre globalmente valutare ed apprezzare, dandone motivata contezza. Nell'esame e nella valutazione complessiva di questi, non è, tuttavia, necessario che il giudice, in sede motivazionale, analiticamente si soffermi su tutti gli elementi di cui alla precitata norma, essendo sufficiente che, nell'esame globale degli stessi, indichi quelli che ritenga prevalenti e determinanti ai fini del giudizio espresso (Cass., Sez. VI, 9.12.1994, n. 829; Cass., Sez. VI, 12.11.1993, n. 852; Cass., Sez. IV, 13.7.1993, n. 9540; Cass., Sez. II, 16.4.1993, n. 5787).

Nel caso di specie, i giudici del merito - dopo aver premesso che "i controllori di volo sono gli operatori aeroportuali per i quali il rischio di errore è maggiore ..." e che "il controllore di torre è l'ultimo anello ed anche, per sua stessa natura, il più debole se viene a mancare un adeguato supporto destinato a limitare il rischio di errore"- hanno considerato il "concorso di circostanze che quell'errore hanno agevolato", rilevando che "a fronte di condotte negligenti perduranti nel tempo di **Gualano** (e di **Marzocca** ...) ..., l'errore di **Zacchetti** si consumò in pochi secondi, il tempo dell'azione che l'art. 133 c.p. indica come criterio di valutazione della gravità del danno". Ed alla stregua di tali considerazioni è stato espresso



anche il giudizio di comparazione fra le circostanze, ritenendosi le attenuanti generiche prevalenti sull'aggravante contestata.

Tale percorso argomentativo si appalesa congruamente e logicamente idoneo a dare motivata contezza del divisamento espresso, nel discrezionale esercizio di quel potere riservato al giudice del merito.

Anche nei confronti di tale imputato, dunque, il ricorso del **Procuratore Generale** va rigettato.

15.0 La decisione sul ricorso di **Sandro Gualano**.

Il primo profilo di doglianza è infondato.

Dà atto, difatti, la sentenza impugnata che, “se anche la bobina (...poi utilizzata in questa sede a seguito della decisione di riaprire il dibattimento) era materialmente rimasta nell'ufficio del P.M. precedente, ciò non di meno essa era a disposizione delle parti, alle quali comunque fu consegnato un supporto D.A.T. nel quale erano state riversate le conversazioni T-B-T, asseritamente in modo incompleto. In realtà, che il supporto fornito alle parti contenesse quanto necessario a fini di prova è dimostrato, *a posteriori*, dal fatto che le parti hanno fatto abbondanti citazioni a tali conversazioni negli stessi atti di appello ... e che quelle autorizzate durante il giudizio d'appello all'ascolto e riversamento delle 'piste' non comprese in quella prima operazione disposta dal P.M. non hanno prodotto alcun elaborato od osservazione sul relativo contenuto. Ciò significa che il materiale rilevante dal punto di vista probatorio era quello consegnato ...”.

Se tanto già induce a ritenere che, in effetti, come affermato dai giudici del merito, “per questo aspetto non fu in alcun modo compromesso il

diritto di difesa”, è, per altro verso, assorbente considerare che, in ogni caso, come già ripetutamente ritenuto da questa Suprema Corte con giurisprudenza al riguardo del tutto pacifica, l’omissione del deposito di atti dell’indagine preliminare, contestualmente all’avviso di conclusione di cui all’art. 415-bis c.p.p., comporta la inutilizzabilità di tali atti, ma non la nullità della successiva richiesta di rinvio a giudizio e del conseguente decreto che quest’ultimo dispone (Cass., Sez. III, 11.1.2007, n. 8049; id., Sez. II, 7.7.2006, n. 29573; id., Sez. I, 2.3.2005, n. 13407; id., Sez. I, 11.2.2004, n. 8779; id., Sez. III, 15.10.2003, n. 44422; id., Sez. I, 26.2.1999, n. 4707; id., Sez. VI, 4.6.1997, n. 6753); e si è avuto anche modo di rilevare la manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale dell’art. 415-bis c.p.p. *in parte qua* (Cass., n. 29573/2006, cit.). Non senza da ultimo considerare - ma il rilievo assume a tal punto connotazione ultronea - che anche nella difensivamente prospettata ipotesi che quel supporto non fosse stato acquisito era pur sempre nella facoltà del ricorrente di richiedere il giudizio abbreviato condizionato a tale acquisizione.

D’altra parte, lo stesso ricorrente dà atto che la Corte di Appello provvede, in ogni caso, alla “duplicazione integrale delle 64 piste della bobina 133, quanto quella dei sei nastri audio, disponendo che alla duplicazione si procedesse in presenza delle parti ...”. Precisa al riguardo la sentenza impugnata che “la Corte ha riaperto il dibattimento disponendo, con lo strumento della perizia, la trascrizione e la traduzione dall’inglese all’italiano (quando necessario) delle conversazioni terra-bordo-terra sulle frequenze radio utilizzate e dal controllore *GROUND* ... e dal controllore *TOWER* ...”, soggiungendo che “la trascrizione ha riguardato, anzitutto, le conversazioni intercorse la mattina dell’incidente dalle 4 alle 7 UTC (6-9 ora italiana), per consentire di avere un quadro completo del traffico aereo in atto a Linate ...”, ed “ha riguardato poi la trascrizione delle analoghe



conversazioni avvenute il giorno precedente l'incidente ..."; tanto - hanno annotato i giudici del merito - "consente davvero una migliore e sicura ricostruzione di quanto accaduto la mattina dell'8 ottobre 2001 ..." e "dal punto di vista processuale conferma l'infondatezza delle doglianze contenute in molti atti di appello circa la pretesa compressione del diritto di difesa sotto più profili ...".

15.1 Privo di fondamento è anche il secondo profilo di censura.

Invero, in tema di requisiti del decreto di citazione a giudizio, segnatamente in riferimento al disposto del primo comma, lett. c), dell'art. 429 c.p.p., è necessario e sufficiente che il fatto, precisato in termini puntuali, sia contestato in modo da consentire la difesa dell'imputato in relazione ai vari elementi di accusa (Cass., Sez. IV, 25.2.2004, n. 34289; id., Sez. I, 22.11.1994, n. 12474); e alla "esigenza di consentire il corretto esercizio del diritto di difesa" fa riferimento anche il ricorrente. Nella specie, si contestava all'imputato di aver omesso "di realizzare con la dovuta urgenza l'obiettivo della installazione nell'aeroporto di Linate del radar di controllo del movimento di superficie, ritardando ingiustificatamente la conclusione della relativa fase contrattuale ... nonché di dirigere e coordinare le strutture dipendenti per l'adozione di procedure succedanee ...". Il fatto, quindi, è contestato in termini precisi e puntuali e le evocate "procedure succedanee" non potevano che esser quelle che la rilevata situazione evidenziava ed imponeva, in relazione agli obblighi di attivazione incombenti sul ricorrente quale responsabile "della direzione dell'andamento della società per la realizzazione dello scopo statutario di sicurezza della navigazione aerea e della coordinazione nella predisposizione ed attuazione dei piani generali della società ...", come recita il capo di imputazione; ed in relazione a tali rinvenibili aspetti era del

tutto assicurato, nella dialettica delle parti, il diritto di difesa dell'imputato. Lo stesso ricorrente, d'altronde, richiama (pagg. 17-18 del ricorso) quali erano "per il Tribunale ... le soluzioni procedurali succedanee, che si sarebbero dovute adottare, in caso di scarsa visibilità ...", e su tali aspetti, ancora una volta, integro e pieno rimaneva il diritto di difesa dell'imputato. Appare, quindi, ineccepibile la conclusione al riguardo espressa nella sentenza impugnata, che, cioè, "l'imputazione è chiarissima nella contestazione di profili di colpa per negligenza ed omissione sia relativamente alla mancata tempestiva installazione di un radar 'di terra' sia relativamente alla mancata direzione delle strutture periferiche dipendenti, allo scopo di ovviare all'assenza di quel tipo di radar ...".

15.2 Infondato è anche il terzo motivo di ricorso.

La sentenza impugnata, difatti, affronta esplicitamente la tesi difensiva, ora riproposta con tale motivo di censura, secondo cui "l'assenza del radar di terra - e conseguentemente il ritardo della sua installazione - non erano causa o concausa del sinistro". Ricorda che "la necessità di provvedere per tempo alla sostituzione di un'apparecchiatura obsoleta e prossima a compiere il proprio ciclo vitale era stata ravvisata ... fin dal 1991"; che, ad un certo punto, "proprio per l'evidenza politica e pubblica della questione Linate, per le accresciute esigenze di sicurezza che vanno di pari passo con l'incremento del traffico, le modalità ed i tempi di esecuzione del contratto di fornitura del sistema di controllo del traffico a terra in quell'aeroporto vennero a costituire una situazione di particolare rilevanza, se non di vera e propria urgenza, sia per l'importanza dell'aeroporto di Linate ... sia perché segnali di urgenza e di necessità di quell'ausilio tecnico furono forniti da diversi uffici ENAV e proprio con riferimento alle caratteristiche meteorologiche della zona ..."; richiama una relazione del 28

febbraio 2001, nella quale “si afferma esplicitamente la necessità di dotare lo scalo delle apparecchiature contenenti la migliore tecnologia disponibile, al fine di ottenere il massimo livello di capacità operativa, nonché il massimo livello di sicurezza, soprattutto in condizioni di scarsa visibilità”; richiama anche il “concetto ribadito dal manuale dei sistemi per l’assistenza ed il controllo del movimento di superficie ...”, secondo cui, “supponendo che un aeroporto sia adeguatamente munito di supporti visivi, l’installazione di un radar aeroportuale per il movimento di superficie può dare un valido contributo alla sicurezza e all’efficienza del controllo del movimento al suolo in condizioni di visibilità ridotta e di notte; ed è improbabile che si ottenga il massimo del rendimento in assenza di tale dispositivo”; evoca anche un passo della relazione del consulente tecnico dello stesso **Gualano**, secondo cui “il controllo del traffico di mezzi mobili sulla superficie aeroportuale è un aspetto importantissimo della sicurezza di un aeroporto, perché gran parte degli incidenti aerei avviene proprio sulla superficie aeroportuale Dei vari sensori preposti a tale scopo il radar si è dimostrato oggi il sistema in grado di risolvere brillantemente il problema ...”; rileva che “la ‘morte del radar ASMI alla fine del novembre 1999 aveva indebolito il sistema di sicurezza di Linate, pur in presenza di procedure di movimentazione fondamentalmente adeguate ...”.

In sostanza, quell’ausilio tecnico è stato a giusta ragione ritenuto necessario per assicurare le dovute condizioni ottimali di sicurezza in quell’aeroporto. Pertinentemente annota la integrativa sentenza di primo grado che “il radar di superficie rappresenta gli occhi del controllore in caso di scarsa visibilità. Lo dice la logica dell’ovvio, lo dice l’esperienza, lo dice l’empirismo, lo dice la scienza”. Di un tale presidio era dotato l’aeroporto sino al 1999; per essere quest’ultimo divenuto “obsolet(o) e prossim(o) a compiere il proprio ciclo vitale” (e quindi per rendere ancora più efficiente

quel sistema) si era ravvisata “la necessità di provvedere per tempo alla sostituzione ...”. Il non avere affatto proceduto a tale sostituzione, ma, anzi, l’aver disattivato anche il preesistente sistema, non v’è dubbio che abbia “indebolito il sistema di sicurezza di Linate”, privandolo di un supporto tecnico fondamentale e determinante, direttamente e specificamente incidente su tale sistema. E tanto più ciò rileva in considerazione del fatto che con i decreti ministeriali citati dalla sentenza impugnata “si ampliavano le possibilità di utilizzo di Linate”, con conseguenti “accresciute esigenze di sicurezza che vanno di pari passo con l’incremento del traffico ...”, del tutto logica appalesandosi la deduzione che, sotto tale profilo, “sicurezza e intensità di traffico sono due facce della stessa medaglia”, nel senso che “in tanto si può sostenere un aumento di traffico in quanto si adeguano parallelamente le strutture e le procedure finalizzate a garantirlo, nel rispetto di quella che è la prima riconosciuta esigenza della navigazione aerea, cioè la sicurezza”.

Si appalesa, perciò, priva di fondamento l’asserzione gravatoria secondo cui “l’assenza del radar debba essere esclusa *a priori* dalla serie causale, costituendo una mera circostanza antecedente”. Appare, al contrario assistita da inscalfittibile acribia logica l’affermazione della sentenza impugnata, secondo cui, in tema di rapporto di causalità, “se tale ausilio tecnico fosse stato disponibile la mattina dell’8 ottobre 2001, **Zacchetti** si sarebbe potuto agevolmente accorgere dell’errore dei piloti tedeschi e, a sua volta, non sarebbe incorso in errore, comunque colpevole ..., nel collocare su R5 il piccolo velivolo. Tale ausilio tecnico, con assoluta verosimiglianza, sarebbe stato decisivo per evitare il disastro”; e richiamano i giudici del merito il contenuto della “frase con la quale **Zacchetti** rispose alle sollecitazioni dell’aereo BAW 561 che era in attesa di muovere ...: ‘può darsi, signore ... non sappiamo, non abbiamo il radar di terra ...’. Aveva

rilevato, con altrettanto assoluta logicità, il giudice di primo grado che, “fosse stato aiutato dal fondamentale (in caso di nebbia) ausilio tecnico costituito dal radar di superficie, **Paolo Zacchetti** avrebbe localizzato (salvo voler trasformare la sua pur grave colpa ... in straordinaria irresponsabilità) con idonea precisione il Cessna malamente instradatosi e, con perentorietà ed in virtù della assoluta autorità derivantegli dalla sua funzione, avrebbe bloccato il rullaggio poi rivelatosi sciagurato ...”.

15.3 Non sono condivisibili neppure le censure addotte col quarto motivo di ricorso.

Giova al riguardo premettere, sotto un profilo di ordine generale, che ha già avuto occasione questa Suprema Corte di chiarire che il titolare di una posizione di garanzia può dismettere gli obblighi ed i compiti che precipuamente gli derivano dalla stessa, ad altri delegando, ossia trasferendo, quegli obblighi e quei compiti, con conseguente sostituzione e subentro del delegato nella posizione di garanzia che faceva originariamente capo al suo titolare. Ma, tanto comportando, appunto, una dismissione di precisi obblighi e compiti a lui originariamente assegnati ed un loro contestuale trasferimento ad altri, il relativo atto di delega deve essere espresso, inequivoco e certo, dovendo inoltre investire persona, che abbia accettato lo specifico incarico, non solo tecnicamente capace ed in possesso delle necessarie cognizioni tecniche, ma anche dotata dei relativi poteri decisionali e di intervento. D'altra parte, integro e fermo rimane, in ogni caso, l'obbligo dell'originario titolare della posizione di garanzia di vigilare e controllare che il delegato usi, poi, concretamente la delega, secondo quanto richiesto o dalla legge prescritto. Deve, perciò, escludersi che una siffatta delega possa essere inespressa o implicita, presumendola solo dalla ripartizione interna all'azienda dei compiti assegnati ad altri dipendenti o



dalle dimensioni dell'impresa stessa (Cass., Sez. IV, 22.6.2000, n. 9343, in tema di posizione di garanzia del datore di lavoro). E s'è altra volta ritenuto anche che, se "l'esistenza di una delega può essere in effetti desunta dalla struttura aziendale" in caso di "società di rilevanti dimensioni", tuttavia "tale delega implicita ..., di regola, non esonera da responsabilità per ciò che attiene alle scelte aziendali di livello più alto", ove non possa ritenersi la "estraneità dell'evento alle essenziali scelte dirigenziali" (Cass., Sez. IV, 6.2.2007, n. 12794).

Nella specie, ha chiarito il giudice di prime cure che il ricorrente, "in virtù del sistema di deleghe riconosciutegli dal Consiglio di Amministrazione, ... aveva primariamente il potere di sovrintendere all'andamento della società; sovrintendere, coordinare la predisposizione dei piani generali della società e coordinarne l'attuazione. Conseguentemente, egli aveva il tipico potere (e dovere aziendale/funzionale) di predisporre il piano strategico di esercizio, orientato precipuamente alla razionalizzazione dell'ordine di priorità delle azioni. In quanto Amministratore Delegato ENAV s.p.a. assommava in sé altresì tutti i poteri di acquisto e vendita". Ha pertinentemente rilevato che "la delega deve essere effettiva: non deve, cioè, esprimersi in un mero mansionario di compiti trasferiti a terzi da sé, ma deve essere conferita con adeguato 'corredo' di poteri decisionali e mezzi strumentali, materiali ed economici, perché il soggetto delegato possa adempiere con adeguata autonomia ai compiti traslativamente assegnatigli. In primo luogo, deve dunque essere accompagnata dall'attribuzione di adeguato potere di spesa". Posto che tali connotazioni devono sussistere anche in caso di "delega implicita", annota la integrativa sentenza di primo grado che "un tale requisito non presentavano di certo le deleghe conferite dall'Amministratore delegato **Gualano**. In particolare, non poteva considerarsi neanche minimamente significativa di effettività nel senso



appena chiarito l'attribuzione di un 'portafogli di spesa' di appena 75 milioni di lire per le procedure negoziate previste da provvedimento emanato - peraltro - solo in data 4 maggio 2001...; nessuno dei compiti attribuiti alla struttura operativa dalle disposizioni organizzative emanate dall'Amministratore Delegato ENAV s.p.a. ... è risultato qualificato dal conferimento di poteri decisionale e di mezzi adeguati".

La sentenza ora impugnata richiama "le appassionate considerazioni della sentenza di primo grado a proposito del radar e di **Gualano** ...", e ritiene che le stesse "devono essere sottoposte a qualche precisazione ... per rispondere ai motivi di appello, secondo cui l'assenza del radar di terra - e conseguentemente il ritardo della sua installazione - non erano causa o concausa del sinistro". A parte tale profilo, il giudice di secondo grado mostra, quindi, di condividere e far proprie le argomentazioni del primo giudice in ordine agli altri profili di colpa e di responsabilità ravvisati dalla decisione di primo grado, compreso, perciò, quello riproposto in discussione con questo motivo di ricorso. Ed ulteriormente annota la Corte territoriale che "l'unico soggetto competente a decidere se dotare o meno un aeroporto di un radar di terra o di un altro sistema di controllo del traffico a terra ... era ed è esclusivamente ENAV s.p.a. ...", di cui era amministratore delegato **Gualano**, il quale venne anche nominato "commissario straordinario di ENAV il 4 agosto 2000, quando, dunque, il programma di riqualificazione di Linate era stato non solo deciso in sede politica, ma anche avviato". Ed ancor più rilevantemente chiarisce che "delle implicazioni connesse ai continui ritardi per dotare l'aeroporto di un ausilio tecnico che sarebbe diventato essenziale con il programmato aumento del traffico, **Gualano** era sicuramente consapevole, vuoi per le evidenze più ampiamente politiche della vicenda Linate, vuoi perché a lui si deve la nomina dei due esperti incaricati del rafforzamento della capacità statica della Torre di controllo"

(“su cui andava collocata parte della struttura del nuovo sistema”, è poco prima chiarito), “vuoi perché fu lui a nominare la Commissione di congruità, nomina che era, in sostanza, diretta conseguenza del contenuto della relazione Onofrio, circa la necessità di aggiornare il sistema in via di installazione all’aeroporto di Linate”.

E dunque: in ogni caso, la necessità di dotare l’aeroporto di quel presidio di sicurezza si annoverava sicuramente tra le “scelte aziendali di livello più alto”, che non potevano di certo sfuggire ai poteri-doveri del soggetto apicale che le stesse doveva curare che venissero non solo deliberate ma anche assicurate e poste in essere. Ed a tutto concedere alla tesi difensiva circa la sussistenza di una delega ad altri (circostanza, come s’è visto, smentita dalle decisioni di merito), rimarrebbe che, in ogni caso, come s’è sopra detto, integro e fermo sarebbe rimasto, comunque, l’obbligo dell’originario titolare della posizione di garanzia di vigilare e controllare che il delegato usasse, poi, concretamente la delega, sì da assicurarsi, in sostanza, che la stessa fosse adempiuta, con l’obbligo di direttamente attivarsi se tanto non fosse avvenuto. E s’è già detto come “delle implicazioni connesse ai continui ritardi per dotare l’aeroporto di un ausilio tecnico che sarebbe diventato essenziale con il programmato aumento del traffico, **Gualano** era sicuramente consapevole...”.

Il percorso argomentativo esplicitato dai giudici del merito si appalesa, dunque, conclusivamente congruo ed immune di vizi di violazione di legge o di motivazione.

15.4 Privi di fondamento sono anche il quinto e sesto motivo ricorso, concernenti l’elemento psicologico del reato ed il vizio di motivazione “circa la possibilità di rendere operativo il radar di superficie prima dell’incidente”.

Deducendosi in sostanza, quanto al primo profilo di censura, che un “blocco informativo” avrebbe impedito al ricorrente di avere piena consapevolezza delle vicende relative ai “termini contrattuali di consegna” del presidio di sicurezza e “di sapere che Linate operava in condizioni di gravi deficienze strutturali (*stop-bar*, sensore antiintrusione, segnaletica orizzontale e verticale fatiscente) ...”, la sentenza impugnata ha già dato motivata contezza della infondatezza del rilievo con argomentazioni del tutto logiche, coerenti e persuasive. Deve, quindi, in proposito rilevarsi che, per intanto, un dovere diretto di informazione e di ricognizione competeva pur sempre al titolare della posizione di garanzia, questo dovendo egli assicurare anche attraverso la dovuta attività informativa, ricognitiva e di intervento. La sentenza impugnata, poi, dà atto, come s’è appena visto, della piena consapevolezza da parte del ricorrente della situazione afferente alla mancata installazione del radar di terra (e già s’è detto come tale circostanza si sia posta in nesso di relazione causale con l’evento prodottosi, unitamente ad altre concause), per il resto dovendo richiamarsi gli obblighi incombenti sul ricorrente medesimo quale figura apicale dell’ente cui competevano gli interventi al riguardo.

E quanto al secondo profilo di doglianza, la sentenza di primo grado lungamente si diffonde sui ritardi ed i mancati interventi attribuiti al ricorrente (in particolare, pagg. 62 e ss.) e rileva che subito dopo il disastro, “il **Gualano** decisionista” fu in grado, “a seguito dell’impulso da lui energicamente dato dopo la sciagura”, di dotare l’aeroporto di un “sistema (che) ... ha funzionato idoneamente nel giro di appena 45 giorni”. La sentenza impugnata richiama le conclusioni del consulente tecnico del P.M., alla stregua delle quali “si notano sì incertezze da parte di FIAR, ma si notano anche scarsa iniziativa di ENAV e nessuna propensione ad accelerare i tempi ...”; e ribadisce che, “dopo l’incidente, sollecitato personalmente dal



Ministro, **Gualano** riuscì a far installare un radar di terra funzionale al bisogno in circa 45 giorni”, ulteriormente annotando che, “insomma, volendo, si sarebbe potuto trovare tempestivamente una soluzione alternativa, anche se provvisoria, al ‘defunto’ radar ASMI in attesa della fornitura ufficiale”. Del tutto logica la deduzione che tale intervento postumo ben avrebbe potuto essere effettuato dall’imputato in tempi ben anteriori al disastro, quando si era registrata la “morte” del precedente sistema ASMI, che imponeva da subito, e comunque con evidente sollecitudine, la necessità di procedere alla sua sostituzione e di ripristinare, ad ogni modo, con assoluta urgenza quanto meno i preesistenti livelli di sicurezza.

15.5 Non ritiene il Collegio che possano condividersi le doglianze prospettate anche col settimo motivo di ricorso, sul punto concernente l’aggravante di cui all’art. 61, n. 9, c.p..

Deve, invero, considerarsi che la *ratio* dell’aggravante in questione (che è contestabile solo a pubblici ufficiali e incaricati di pubblico servizio, oltre che a ministri del culto, e che mira a tutelare la funzione pubblica) consiste, evidentemente, nel punire più severamente l’autore del reato che questo abbia commesso abusando dei poteri o violando i doveri inerenti alle sue funzioni e qualità, sul presupposto che la rilevanza pubblica della qualità di pubblico funzionario o di esercente un pubblico servizio, per quel che qui interessa (a differenza del privato), comporta la più pregnante aspettativa - ed il conseguente rafforzato dovere - di usare dei propri poteri nei limiti stabiliti dalla legge e di osservare scrupolosamente, nell’esercizio delle proprie funzioni, i doveri a queste inerenti. La circostanza è integrata da qualsiasi comportamento, doloso o colposo, tenuto in contrasto con un dovere imposto dall’ordinamento giuridico (Cass., Sez. I, 13.1.1993, n.



3098), quindi dalla inosservanza di un obbligo specifico, non semplicemente di generici doveri di probità e correttezza connessi a quelle qualifiche. Ed è necessario che tra l'esercizio del pubblico servizio e la commissione del reato esista una connessione, cioè un rapporto di interdipendenza o di semplice occasionalità, mentre non si richiede anche un nesso strettamente funzionale fra il fatto delittuoso e il pubblico servizio, essendo sufficiente che l'esecuzione del reato sia stata agevolata dalle attribuzioni dell'agente (Cass., Sez. III, 23.11.1973, n. 4102), che tra violazione ed evento sussista un nesso di mezzo a fine (Cass., Sez. III, 27.2.1969, n. 413).

Non venendo qui in contestazione, alla stregua del proposto gravame, la configurabilità dell'aggravante anche nei reati colposi, come affermato dai giudici del merito, ovviamente sotto il profilo della violazione dei doveri, giacché l'abuso implica, invece, di per sé, una condotta dolosa dell'agente (Cass., 13.1.1993, n. 3098), ed annotando una autorevole voce della dottrina (altra discorde, indirizzata nel senso propugnato dal ricorrente) che la contestabilità di tale aggravante nei reati colposi implica la condizione che "la violazione dei doveri del pubblico funzionario integri la colpa che gli viene imputata", per la riserva contenuta nell'*incipit* del primo comma dell'art. 61 c.p., l'aggravante non sussiste quando essa sia elemento costitutivo del reato o sua aggravante speciale. Così, ad esempio, per il reato di cui all'art. 317 c.p.; o in quelli di cui agli artt. 322, 3° e 4° comma (Cass., VI, 7.1.1999, n. 4062), 323, 326 (che nel 2° comma prevede anche l'agevolazione colposa), 387 (la procurata evasione per colpa, cagionata dal "preposto per ragione del suo ufficio alla custodia, anche temporanea, di una persona arrestata o detenuta per un reato"), 606, 608, 615, 619 c.p..

Ora, pur dandosi atto della specificità di tale tema in riferimento ai reati colposi e del precedente, e risalente, arresto giurisprudenziale di questa Suprema Corte citato dal ricorrente (23.3.1957, Givonetti; non afferiscono

P. m. a.

allo specifico tema in questione gli altri arresti giurisprudenziali citati dal ricorrente medesimo: la sentenza della IV Sez. del 17.4.1985, n. 5564, ric. Murru, si limita a rilevare che tale aggravante era stata esclusa in sede di merito dalla Corte di Appello di Cagliari), deve escludersi che la violazione dei doveri inerenti ad un pubblico servizio sia, di per sé, elemento ontologicamente necessario costitutivo dei reati di disastro colposo e di omicidio colposo e lesioni colpose contestati all'imputato, come normativamente prefigurati. Essi si iscrivono nel novero dei reati c.d. causalmente orientati, figura che, come annota una voce autorevole della dottrina, "fa perno su un accadimento esterno, su un evento naturalistico, al quale la condotta si presenta collegata". L'elemento costitutivo dei reati consiste nell'aver posto in essere una condotta omissiva o commissiva che abbia determinato l'evento; sotto il primo profilo, nell'avere, quindi, omesso di porre in essere comportamenti, dovuti, idonei ad impedire l'evento, in tal senso non attivandosi. Un siffatto comportamento omissivo è, in relazione a tali reati, ontologicamente riferibile ad una pluralità di condotte, non necessariamente riconducibili alla violazione di doveri inerenti ad un pubblico servizio. Può al riguardo ricordarsi che l'aggravante di cui all'art. 61, n. 9, c.p. è stata ritenuta compatibile anche con il reato di falso per soppressione, di cui all'art. 490 c.p., proprio nella considerazione che essa costituisce un *quid pluris* rispetto alla fattispecie di tale reato, giacché "l'abuso dei poteri o la violazione dei doveri connessi alla pubblica funzione non sono considerati elementi costitutivi del reato stesso" (Cass., Sez. II, 15.11.1982, n. 5038/1983). Si è, ivi, in particolare rilevato che "detta aggravante si configura allorquando l'esecuzione del reato risulti in tutto o in parte collegata all'abuso ed alla violazione stessa, sicché la situazione corrispondente all'aggravante in esame non può ritenersi compresa nella figura delineata dagli artt. 490 e 476 c.p., in quanto possono aversi casi in

cui la soppressione, la distruzione o l'occultamento di atti pubblici da parte del p. u. nell'esercizio delle sue funzioni sono realizzati con modalità non connesse in alcun modo con i poteri di cui il soggetto dispone per l'espletamento delle sue funzioni".

La violazione dei doveri, quindi, ove sussistente, connota la colpa, conferendole più apprezzabili indici di gravità e rimproverabilità (e quindi un *quid pluris*, appunto, di maggiore rimarcevole valutazione negativa), ponendosi la violazione medesima, che ha così agevolato e determinato l'esecuzione del reato, come "mezzo a fine" rispetto all'evento. D'altra parte, negli stessi artt. 589 e 590 c.p. il sistema è orientato nel senso che la violazione di altre specifiche norme, che (come spessissimo accade) possono anch'esse da sole concretizzare i profili di colpa (quelle concernenti la disciplina della circolazione stradale o la prevenzione degli infortuni sul lavoro), costituisce, appunto, circostanza aggravante dei reati.

15.6 Infondato, infine, è anche l'ottavo ed ultimo motivo di ricorso.

Deve, invero, innanzitutto rilevarsi che, contestandosi all'imputato le aggravanti di cui all'art. 61, nn. 3 e 9, c.p., il primo giudice ha espressamente escluso la prima (pag. 113); ha poi riconosciuto le attenuanti generiche e, individuato il reato più grave in quello di cui all'art. 449, 2° c., c.p., ha effettuato il relativo giudizio di comparazione, indicando quello di equivalenza (pagg. 114): ad onta della erronea espressione lessicale usata ("... equivalenti rispetto alle (residue, posta l'esclusione di quella della previsione dell'evento) aggravanti"), è evidente, quindi, che quel giudizio di comparazione non ha potuto che riguardare l'unica aggravante residua. Ed i giudici dell'appello hanno, dal canto loro, confermato "sia il giudizio di equivalenza delle attenuanti generiche ..., sia l'entità della pena come calcolata dal primo giudice".

Quanto a quest'ultima poi, ed ai parametri di riferimento di cui all'art. 133 c.p., la integrativa sentenza di prime cure aveva conclusivamente rilevato "l'estrema gravità del danno da reato, la particolare consistenza della colpa ...". La sentenza ora impugnata (che rimanda anche alle considerazioni espresse dal primo giudice) ha rilevato che "si tratta di colpa di notevole grado, non solo in relazione al purtroppo elevato numero di morti, quanto per la scarsa considerazione in cui era stata tenuta la sicurezza delle operazioni di volo, con aggravamento del rischio per la pubblica incolumità, nell'esercizio di un'attività intrinsecamente rischiosa sia per le sue qualità intrinseche sia, nel caso di specie, in relazione all'incremento del traffico previsto sull'aeroporto di Linate ...).

Richiamato quanto sopra s'è detto a proposito del ricorso del Procuratore Generale nei confronti di **Zacchetti**, tale argomentare dà congrua ed esaustiva contezza dell'esercizio del potere che è al riguardo riservato dalla legge al giudice del merito, ed esso si appalesa, perciò, insindacabile in questa sede di legittimità.

16.0 La decisione sul ricorso di **Paolo Zacchetti**.

I primi due motivi di ricorso, tra loro correlati, sono infondati, essendo sufficiente richiamare quanto si è al riguardo già osservato a proposito del ricorso di **Sandro Gualano**.

16.1 Privo di fondamento è il terzo motivo di censura.

Ha, infatti, al riguardo congruamente osservato la sentenza impugnata che - premesso che "l'ANSV aveva redatto tre relazioni, due intermedie ed una finale del marzo 2004 ..." - "anzitutto è da escludere che



la relazione di cui si discute sia da considerare senza padre, anonima. Essa proviene sicuramente dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e come tale è attribuibile al responsabile dell'agenzia, sebbene, in ipotesi, materialmente redatta anche da altri soggetti ...; essa è stata acquisita come documento ai sensi dell'art. 234 c.p.p. e ne ha sicuramente la natura ed il contenuto nella parte in cui espone, sia pure mettendole in un proprio ordine, circostanze di fatto".

Ma hanno anche rilevato i giudici dell'appello - ed il rilievo assume, a tal punto, valore decisivo ed assorbente - che, quanto alla sentenza di primo grado, "le valutazioni espresse nella relazione circa le possibili cause del disastro ... non sono state utilizzate come elemento a carico degli imputati"; ed hanno, poi, ribadito che "in nessun modo le valutazioni contenute nella relazione ANSV sono da annoverare tra le prove di colpevolezza degli imputati", giacché "il ricorso a questo documento ha costituito solo un comodo riepilogo di risultanze altrimenti acquisite già indiscutibili allora e, per la verità, mai messe in dubbio, quali la successione delle conversazioni tra **Zacchetti** ed i piloti del CESSNA, riportate anche nella consulenza Pica, le modalità dell'urto tra i due aeromobili, le conseguenze della caduta del Boeing della Scandinavian Airlines al suolo e poi contro il magazzino bagagli, la conseguente morte di tutti i trasportati sul Boeing e sul Cessna... e di quattro dipendenti SEA al lavoro nel magazzino, nonché il pacifico stato di fatto delle strutture aeroportuali (riportato anche nella consulenza Pica e accertato, in ogni caso, con le altre prove assunte) E ciò che, in ipotesi, poteva non essere indiscutibile allora, come le conversazioni T-B-T tra il controllore *GND* e gli altri aerei in rullaggio o tra il controllore *TWR* e gli aerei in decollo o in atterraggio, perché non preceduto da apposita trascrizione, lo è diventato ora, a seguito della perizia disposta nel giudizio di appello".



E' evidente, perciò, la, comunque, ritenuta non decisività di quel documento ai fini accertativi e valutativi della affermata responsabilità del ricorrente (e degli altri imputati); e su tale non decisività non si appuntano specifici rilievi gravatori del ricorrente medesimo.

16.2 Le censure, in punto di responsabilità, esplicitate dal quarto al dodicesimo motivo di ricorso, che è d'uopo esaminare congiuntamente per l'interdipendenza argomentativa che le connota, non possono essere condivise.

La sentenza di primo grado aveva innanzitutto richiamato le conclusioni del consulente tecnico del P.M. in ordine all'accertamento delle cause del sinistro, tra queste evidenziandosi "un errore da parte del controllore del traffico aereo operante sulla frequenza *GROUND*, il quale non rilevava, a causa della scarsa familiarità con la segnaletica esistente sull'aeroporto, la posizione errata dell'aeromobile tedesco, pur chiaramente comunicata dal pilota e localizzata lungo un raccordo diverso da quello per il quale era stato istruito, e lo autorizzava a continuare il rullaggio ... ; il controllore *GND* non aveva realizzato che il velivolo Cessna stesse rullando sulla *TWY R6*; il controllore *GND* ha emesso una autorizzazione a continuare il rullaggio verso il parcheggio principale pur non avendo compreso il significato della comunicazione del pilota del Cessna (*S 4*)".

Indi, quei giudici del merito avevano ritenuto che "la consistenza della colpa di **Paolo Zacchetti** è macroscopica quanto il contributo concausale della sua condotta indiscutibile", giacché "egli ha inescusabilmente omesso di rilevare la posizione dell'aeromobile Cessna ... sul raccordo aeroportuale *R6* nonostante disponesse di inequivoche segnalazioni di localizzazione, ed ha colpevolmente autorizzato la prosecuzione del rullaggio fino all'invasione della pista". Avevano



richiamato l'istruzione data al pilota del Cessna "di percorrere R5 e di riportare alla *stop bar* prima del prolungamento della pista principale"; avevano rilevato che "**Paolo Zacchetti** si accontenta di un *read back* incompleto e impreciso, che ... non risponde alla regola di assicurarsi che il pilota abbia compreso in modo inequivoco il significato della autorizzazione", giacché "il pilota del Cessna non ripete il riferimento alla *stop bar*, e soprattutto ripete in modo sostanzialmente inesatto il riferimento al prolungamento della pista ..."; questo hanno ritenuto "il primo campanello di allarme non rilevato da **Paolo Zacchetti** ... e consegue peraltro a una precisa violazione delle regole dell'arte da parte del controllore: questi infatti si è accontentato di un *read back* ambiguo, che non lo conforta con sicurezza in ordine alla esatta comprensione dell'istruzione da parte del pilota". Avevano poi rilevato che, quando "il pilota del Cessna chiama dicendo di essere "*approaching Sierra Four*, punto di riporto inesistente sul raccordo Romeo 5 sul quale il controllore *ground* lo ha istradato, il campanello di allarme a questo punto è evidentissimo, e **Zacchetti** lo sente, come si desume dal tono inequivocabile della sua replica, in cui chiede al pilota di confermare la propria posizione, con tono chiaramente perplesso e interrogativo La risposta del pilota tedesco è a questo punto perfettamente idonea a far comprendere a **Paolo Zacchetti** l'equivoco che si è venuto a creare: infatti il pilota, oltre a ribadire *Sierra Four*, dice di essere in avvicinamento alla pista (ancora una volta non all'estensione della pista)", ulteriormente annotandosi che il pilota "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". Avevano, quindi, ritenuto che "la colpa di **Zacchetti** è evidentissima in questo passaggio: sorpreso dal riporto 'anomalo' del pilota, ha avuto un dubbio, ha chiesto un chiarimento e, avendo avuto una risposta

che avrebbe dovuto accrescere quel dubbio, l'ha passivamente accettata senza alcun ulteriore controllo e senza fermare il pilota Il controllore *ground*, lungi dal 'bloccare', il Cessna del quale non gli è affatto presente la posizione, autorizza sciaguratamente la prosecuzione di un rullaggio del quale non può aver compreso quale sarà il percorso, così raggiungendo una soglia di irresponsabilità massima"; ed avevano evidenziato che "la scansione, le 'tappe' e le ragioni tecniche della colpa di **Paolo Zacchetti** sono ben desumibili dalla nitida (ed ancorata saldamente a dati probatori incontestabili) ricostruzione operata dal consulente Pica nella sua relazione ...", che ampiamente avevano riportato.

La Corte territoriale, dal canto suo, in rinnovazione dell'istruzione dibattimentale, ha innanzitutto disposto - come s'è già detto -, "con lo strumento della perizia, la trascrizione e la traduzione dall'inglese all'italiano (quando necessario) delle conversazioni terra-bordo-terra sulle frequenze radio utilizzate dal controllore *GROUND* ... e dal controllore *TOWER* La trascrizione ha riguardato, anzitutto, le conversazioni intercorse la mattina dell'incidente dalle 4 alle 7 UTC (6-9 ora italiana), per consentire di avere un quadro completo del traffico aereo in atto a Linate La perizia ha riguardato poi la trascrizione delle analoghe conversazioni avvenute il giorno precedente l'incidente (in condizioni di visibilità pressoché ottimali) sia nella stessa fascia oraria mattutina sia in due ore pomeridiane, per verificare quali fossero le condotte *standard* di controllori e piloti circa l'uso dei raccordi R5-R6". Ha, quindi, proceduto a "riportare per esteso buona parte delle conversazioni tra il controllore *Ground* e gli aerei in movimento a terra nella mattina dell'8 ottobre dalle ore 5,39 e 17 secondi UTC (ora italiana 7,39 e 17) fino al momento in cui **Zacchetti** ebbe certezza che il Cessna era rimasto coinvolto in un incidente": una



acquisizione, dunque, ed una valutazione complete ed esaustive in relazione agli elementi di prova e di giudizio all'uopo rilevanti.

Ha indi considerato che “la lettura di tali conversazioni (ma anche il loro ascolto che è avvenuto parzialmente in udienza ...) permette alcune sicure affermazioni ...”. Ha, poi, confermato che “quella mattina l'aeroporto operava in condizioni di visibilità 2 ...”, che “è definita come visibilità sufficiente per i piloti a rullare ed evitare collisioni con altri aerei/velivoli sulle vie di rullaggio e sulle intersezioni mediante l'osservazione visiva diretta, ma insufficiente per il personale degli Enti di controllo ad esercitare il controllo visivo su tutto il traffico suddetto. Con la ulteriore istruzione al controllore dell'obbligo di chiedere al pilota conferma di tutte le autorizzazioni emesse dalla *TWR* ad entrare nelle vie di rullaggio e a percorrerle fino alla posizione attesa ...”. Ha, quindi, rilevato che “le registrazioni del precedente 7 ottobre, pure oggetto di perizia, attestano l'uso di R6 quando la visibilità era adeguata Nell'intera giornata del 7 ottobre sull'aeroporto di Linate vi furono condizioni di visibilità ottimali ...”, mentre è da escludere “l'esistenza di una prassi che permettesse il rullaggio su R6 con bassa visibilità (nel gergo aeronautico LVP)” e “ciò che più conta, esclusa l'eccezione detta, la mattina dell'8 ottobre **Zacchetti** aveva autorizzato tutti gli aerei in sosta all'A.T.A. solo al rullaggio su R5. In particolare, per quanto riguarda la fase cruciale immediatamente precedente al disastro, si trattava di due aerei. Uno di questi, marca ILUBI, aveva iniziato il rullaggio alle 5,53:18; il secondo, marche LXPRA, alle ore 6,06:07, avrebbe dovuto accodarsi, secondo le istruzioni di **Zacchetti**, al Cessna che era partito poco prima. I piloti di entrambi questi aerei, italiani, conversarono in italiano con **Zacchetti**, compresero esattamente le istruzioni e fornirono un *read-back* perfetto ...”. I giudici dell'appello hanno riportato il contenuto anche di tali conversazioni e ne hanno inferito che “non era né



richiesta né necessaria la ripetizione pedissequa dell'istruzione, essendo sufficiente che la risposta del pilota, anche riassuntiva, rendesse evidente che egli aveva capito": in particolare, il pilota ILUBI risponde "stop-bar su estensione principale, omettendo la parola pista e ... il pilota LXPRA richiama solo la stop-bar su Romeo 5, senza alcun accenno alla pista o all'estensione. Se ne deve dedurre necessariamente che allorché il pilota del Cessna tralasciò nel proprio *read-back* il riferimento all'estensione della pista, citando solo *runway*, non aveva affatto dato un *read-back* incompleto ed incomprensibile, perché, avendo ripetuto chiaramente Via Romeo 5, lasciava intendere a **Zacchetti** d'aver capito quale direzione prendere".

Ciò posto, hanno poi rilevato i giudici dell'appello che "in effetti il punto cruciale della vicenda risiede nelle due conversazioni successive"; ed hanno riportato il contenuto anche di tali conversazioni, rilevando che, "in realtà, nulla permette di dire che i due piloti del Cessna avessero confuso nominativamente i due percorsi, mentre deve ritenersi certo che ad un certo punto si siano trovati disorientati, avendo dubbi sulla strada intrapresa L'incertezza (o meglio, il dubbio) dei piloti del Cessna circa la propria posizione è dimostrata dalle parole '*approaching Sierra 4*', che ... costituiva un vero messaggio d'allarme fatto risuonare nelle orecchie di **Zacchetti**"; difatti, era "dato obiettivamente pacifico" che "la scritta *Sierra 4* ... si presentava capovolta ai piloti del Cessna. Essa, infatti, tracciata nel lontano 1996 per motivi contingenti, era un segnale destinato ad essere visto ed eventualmente considerato dai piloti dei velivoli che uscivano dalla pista attiva dopo l'atterraggio, ma non aveva alcun significato per i piloti che percorrevano il raccordo R6 diretti alla pista, proprio perché non ne erano destinatari. Nessun pilota, in condizioni normali e sapendo dove si trovava, avrebbe comunicato alla Torre un riporto che non poteva essere tale. Quella frase va pertanto necessariamente interpretata non tanto come un riporto ...,



ma come un vero e proprio segnale di disorientamento, di dubbio sulla propria posizione, dubbio superato - peraltro equivocando - dopo che il controllore, chiesta la conferma della posizione, aveva indicato come ulteriore limite per il rullaggio la serie di luci unidirezionali, impropriamente, ma costantemente, chiamata *stop-bar* (ne esisteva una anche su R5, con analoghe condizioni di operatività)". Quindi, "l'unica conclusione possibile è che il Cessna aveva imboccato R6 per errore e non per scelta: non aveva senso indicare una posizione significativa solo per chi viaggiava in senso inverso ..." e il dubbio dei piloti tedeschi "di essere finiti sulla strada sbagliata e di essere in prossimità della pista è tanto più consistente quando si ritenga che i piloti del piccolo aereo avessero indicato S4 ricordandosi d'aver percorso quel tratto di strada, in senso inverso, circa un'ora prima ...", e "se si fossero avveduti d'aver imboccato un raccordo diverso da quello menzionato dal controllore nella prima autorizzazione al rullaggio, non avrebbero dovuto fare altro che segnalare il fatto allo stesso controllore". D'altra parte, "l'errore di instradamento non era un fatto occasionale. Proprio il precedente 7 ottobre, in condizioni di visibilità pressoché ottima, l'aereo marche I-VA, chiamato a rullare su R5, aveva mal compreso l'istruzione ricevuta e s'era avviato su R6. I piloti se n'erano accorti ed avevano subito avvisato, in modo esplicito, il controllore ... ricevendo tutte le istruzioni necessarie per proseguire il rullaggio in sicurezza".

In sostanza: "i piloti del Cessna chiesero aiuto a **Zacchetti**; ritennero di aver avuto l'aiuto richiesto e di trovarsi sulla strada giusta, nel momento in cui il controllore, sentita conferma della posizione e collocando mentalmente il Cessna su R5, lo autorizzò a raggiungere prima la *stop-bar* e poi il piazzale principale". In realtà, essi "avevano imboccato per sbaglio R6, lo avevano percorso per un tratto, avevano avuto il dubbio di essere



sulla strada sbagliata segnalando *S4* con le curiose ed allarmanti modalità descritte, manifestando anche la possibilità di essere in avvicinamento alla pista”; e **Zacchetti**, dal canto suo, “non ha rilevato nessuna di queste incongruenze, ha continuato a pensare che il Cessna fosse su R5 e, dopo avergli dato come limite la cosiddetta *stop-bar*, lo ha autorizzato a raggiungere il piazzale Di fronte all’indicazione di un punto di riporto ignoto, nell’impossibilità di vedere fisicamente l’aereo, nella mancanza dell’ausilio tecnico indispensabile per individuarne la posizione, cioè il radar di terra, **Zacchetti** aveva una sola possibilità ed un solo dovere: fermare subito l’aereo, impedire la prosecuzione del rullaggio fino a quando non ne fosse stata individuata la posizione ”. Da qui la conclusione che “la diversa condotta, che ha consentito la prosecuzione del rullaggio fino all’indebito ingresso in pista, fonda la colpa di **Zacchetti**. Essa comincia dall’incomprensione della comunicazione del Cessna su *S4* e sull’avvicinamento alla pista, si radica nell’averne trascurato il significato e si conclude nell’aver dato un’istruzione ... tale per cui il pilota del Cessna è stato rassicurato circa la sua posizione (e circa il fatto che non stava raggiungendo la pista, ma il piazzale principale), perché ha trovato davanti a sé una barra di arresto simile a quella che avrebbe trovato su R5, così da intendere che superando quelle luci rosse avrebbe incontrato il piazzale e la via di rullaggio principale, anziché la pista attiva, come avvenne La condotta di **Zacchetti** può essere qualificata solo come negligente (l’omessa verifica della posizione) ed imprudente (per aver dato l’ulteriore istruzione di movimento senza sapere con esattezza, ma solo immaginando, dove fosse il velivolo del suo interlocutore) ed ha costituito senza dubbio la (con)causa ultima pare il verificarsi del disastro”.



Gli ampi brani della sentenza impugnata testé riportati appaiono, dunque, dare congrua contezza del percorso argomentativo seguito dai giudici del merito nel pervenire alla resa confermativa statuizione di responsabilità di tale ricorrente, senza che abbia assunto, nella autonoma valutazione della fattispecie fatta dal giudice investitone, rilievo alcuno la addotta “approfondita quanto irrituale disamina da parte del G.U.P.”. E nel compiuto esplicitato contesto, quanto alla specifica posizione di tale ricorrente, neppure è, al postutto, tanto risolutivo condividere o meno che i piloti tedeschi, esplicitamente o meno, “chiesero aiuto” al controllore di volo (l’affermazione dei giudici del merito al riguardo non si appalesa, in ogni caso, manifestamente illogica, sì da concretizzare una “soluzione logica inaccettabile”, come prospetta il ricorrente, alla luce degli esplicitati elementi argomentativi di supporto dell’affermazione medesima), quanto, invece che, in ogni caso (e nel logicamente motivato ritenuto errore dei piloti medesimi), il controllore di volo, dal contenuto di quelle conversazioni con essi intervenute che pure a tanto avrebbe sicuramente dovuto indurlo, non percepì affatto il “campanello di allarme”, il “vero messaggio d’allarme fatto risuonare nelle orecchie di **Zacchetti**”, che avrebbe dovuto, invece, senz’altro recepirlo, non rilevando “nessuna di queste incongruenze” (indicate dai giudici del merito): “ha continuato a pensare che il Cessna fosse su R5 e, dopo avergli dato come limite la cosiddetta *stop-bar*, lo ha autorizzato a raggiungere il piazzale ...”. Tra l’altro, del tutto logica la deduzione che era stata, comunque, fornita la indicazione di un punto di riporto certamente incongruo, con il riferimento ad una “scritta *Sierra 4* (che) si presentava capovolta ai piloti del Cessna”, essendo quello “un segnale destinato ad essere visto ed eventualmente considerato dai piloti dei velivoli che uscivano dalla pista attiva dopo l’atterraggio, ma non aveva alcun significato per i piloti che percorrevano il



raccordo R6 diretti alla pista, proprio perché non ne erano destinatari”. E, difensivamente deducendosi che “i controllori ignoravano la collocazione di S4, punto non riportato sulle cartine ufficiali”, pertinentemente, ed ancora una volta logicamente, i giudici del merito rilevano che “l’ignoranza di **Zacchetti** può essere data anche per scontata, ma, lungi dal giustificarlo, costituisce prova di colpa della sua successiva condotta”, giacché, “di fronte all’indicazione di un punto di riporto ignoto, nell’impossibilità di vedere fisicamente l’aereo, nella mancanza dell’ausilio tecnico indispensabile per individuarne la posizione, cioè il radar di terra, **Zacchetti** aveva una sola possibilità ed un solo dovere: fermare subito l’aereo, impedire la prosecuzione del rullaggio fino a quando non ne fosse stata individuata la posizione”.

E quanto al rilievo che “l’errore dei piloti tedeschi ... non è stato analizzato sotto il profilo delle cause soggettive che lo hanno indotto, né di quelle oggettive che lo hanno innestato” e che “non è stata analizzat(a) nella sua effettiva latitudine ... una vera sequenza di comportamenti imperiti, imprudenti e negligenti ...”, hanno ben chiarito i giudici del merito come, nella sussistenza di altre concause (l’errore, appunto, dei piloti tedeschi, lo stato dei luoghi e la deficitaria situazione dei presidi di sicurezza aeroportuali), la condotta del ricorrente si sia, nondimeno, posta in imprescindibile nesso di relazione causale con l’evento prodottosi.

Tale argomentare non si appalesa, dunque, inficiato da vizio di violazione di legge, pur esso dedotto nella prospettazione dei vari profili di gravame. Incentrandosi questi, in realtà ed essenzialmente, sul vizio di motivazione - escluso, ovviamente, ogni potere del giudice di legittimità in punto di accertamenti e ricostruzione fattuali -, sono ben noti i principi al riguardo reiteratamente affermati da questa Suprema Corte.

E così, in tema di sindacato del vizio di motivazione, compito del giudice di legittimità non è quello di sovrapporre la propria valutazione a quella compiuta dai giudici del merito, ma solo quello di stabilire se questi ultimi abbiano esaminato tutti gli elementi a loro disposizione, dandone una corretta e logica interpretazione, con esaustiva e convincente risposta alle deduzioni delle parti; se abbiano, quindi, correttamente applicato le regole della logica nello sviluppo delle argomentazioni che hanno giustificato la scelta di determinate conclusioni a preferenza di altre (Cass., Sez. Un., 13.12.1995, n. 930/1996; id., Sez. Un., 31.5.2000, n. 12).

E poiché il vizio di motivazione deducibile in sede di legittimità deve, per espressa previsione normativa, risultare dal testo del provvedimento impugnato, o - a seguito della modifica apportata all'art. 606.1, lett. e), c.p.p. dall'art. 8 della L. 20.2.2006, n. 46 - da "altri atti del procedimento specificamente indicati nei motivi di gravame", tanto comporta - quanto al vizio di manifesta illogicità -, per un verso, che il ricorrente deve dimostrare in tale sede che l'*iter* argomentativo seguito dal giudice è assolutamente carente sul piano logico e che, per altro verso, questa dimostrazione non ha nulla a che fare con la prospettazione di un'altra interpretazione o di un altro *iter*, quand'anche in tesi egualmente corretti sul piano logico; ne consegue che, una volta che il giudice abbia coordinato logicamente gli atti sottoposti al suo esame, a nulla vale opporre che questi atti si presterebbero ad una diversa lettura o interpretazione, ancorché, in tesi, munite di eguale crisma di logicità (cfr. Cass., Sez. Un., 27.9.1995, n. 30; id., Sez. Un., 30.4.1997, n. 6402; id., Sez. Un., 24.11.1999, n. 24; in termini sostanzialmente identici, ancorché con riferimento alla materia cautelare, id., Sez. Un., 19.6.1996, n. 16; e non dissimilmente, id., Sez. Un., 27.9.1995, n. 30; id., Sez. Un., 25.10.1994, n. 19/1994; e, con

riguardo al giudizio, id., Sez. Un., 13.12.1995, n. 930/1996; id., Sez. Un., 31.5.2000, n. 12).

Inoltre, l'illogicità della motivazione, censurabile a norma dell'art. 606.1, lett. e), c.p.p., è quella evidente, cioè di spessore tale da risultare percepibile *ictu oculi*, proprio perché l'indagine di legittimità sul discorso giustificativo della decisione ha un orizzonte circoscritto, dovendo il sindacato demandato alla Corte di cassazione limitarsi - come s'è detto - a riscontrare l'esistenza di un logico apparato argomentativo, senza possibilità di verifica della rispondenza della motivazione alle acquisizioni processuali (Cass., Sez. Un., 24.9.2003, n. 47289; id., Sez. Un., 30.11.2000, n. 5854/2001; id., Sez. Un., 24.11.1999, n. 24).

Alla stregua di tali consolidati, ed ormai pacifici, principi e dei conseguenti limiti del giudizio di legittimità in tema di vizio della motivazione, deve riconoscersi che la sentenza impugnata si sottrae a rinvenibili censure. Appare congruo ed esaustivo - s'è già detto -, difatti, l'apparato argomentativo dalla stessa esibito, in riferimento alle circostanze fattuali ed ai dati di giudizio reperiti e rappresentati, e non inficiato da illogicità manifesta il governo apprezzativo che degli stessi è stato fatto.

16.3 Del tutto privo di consistenza è, infine, il tredicesimo ed ultimo motivo di ricorso, concernente la disposta correzione delle statuizioni relative alle pene accessorie,.

La correzione di un errore materiale, invero, non comporta affatto che il documento corretto, nella specie "il dispositivo letto in dibattimento", "non esiste più in quanto eliminato dall'irrituale ma esistente ordinanza del Tribunale ...", come sostiene il ricorrente. La correzione, difatti (anche a prescindere, sotto tale profilo, dalla sua ritualità o meno), comporta solo



l'emendamento dell'errore ritenuto e riscontrato nel documento corretto, che, ovviamente continua ad "esistere"; e l'art. 130.2 c.p.p. prescrive che "dell'ordinanza che ha disposto la correzione è fatta annotazione sull'originale dell'atto". La sentenza impugnata, peraltro, ha ritenuto che, quanto alle pene accessorie, "l'erronea decisione contenuta nel dispositivo letto in udienza non potesse essere 'corretta' ai sensi dell'art. 130 c.p.p. ..." e, riducendo la pena inflitta al ricorrente, ha, nel suo dispositivo "esclus(o) ogni pena accessoria".

17.0 La decisione sul ricorso di Antonio Cavanna.

Per quanto concerne i primi cinque motivi di ricorso - che riguardano la impugnazione del pubblico ministero avverso la sentenza assolutoria di primo grado alla stregua della intervenuta modifica normativa dell'art. 443 c.p.p. - deve assorbentemente rilevarsi che con la sentenza n. 320 del 10-20 luglio 2007 (in G.U. del 25 luglio 2007) la Corte Costituzionale ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'art. 2 della L. 20 febbraio 2006, n. 46, nella parte in cui, modificando l'art. 443.1 c.p.p., esclude che il pubblico ministero possa appellare contro le sentenze di proscioglimento emesse a seguito di giudizio abbreviato; ed ha dichiarato, altresì, la illegittimità costituzionale dell'art. 10.2 della stessa legge, nella parte in cui prevede che l'appello proposto dal pubblico ministero, prima della entrata in vigore della medesima legge, contro una sentenza di proscioglimento emessa a seguito di giudizio abbreviato, è dichiarato inammissibile.

Questa Suprema Corte ha già avuto occasione di occuparsi della tematica relativa alla efficacia delle sentenze (anche c.d. additive) della Corte Costituzionale che accolgano una sollevata questione di illegittimità



costituzionale. Si è al riguardo rilevato (Cass., Sez. Un., 27.2.2002, n.17179) che costituisce ormai risultato comunemente condiviso che l'efficacia di tali sentenze retroagisce nel tempo, dovendosi ritenere definitivamente superata la diversa prospettazione fatta propria da altra risalente pronuncia delle stesse Sezioni Unite (11.12.1965, n. 5/1966), secondo cui, con specifico riferimento a dichiarazione di incostituzionalità di norma processuale, si era ritenuta la efficacia *ex nunc* della dichiarazione di illegittimità costituzionale, in virtù del principio *tempus regit actum*, ritenendosi non poter essa incidere su atti processuali legittimamente compiuti in base ad una legge in vigore al tempo in cui essi vennero assunti.

L'istituto della illegittimità costituzionale di una norma, invero, è diverso da quello della abrogazione, ponendosi essi su piani diversi; il primo ha per presupposto l'esistenza di un vizio che inficia *ab imis* la norma, ha efficacia invalidante della stessa, e non abrogativa, e produce, in sostanza, conseguenze assimilabili a quelle dell'annullamento, sicché essa incide anche sulle situazioni pregresse verificatesi nel corso del giudizio e spiega effetti non soltanto per il futuro, ma anche retroattivamente in relazione a fatti o a rapporti instauratisi nel periodo in cui la norma era vigente e non ancora esauriti: le situazioni giuridiche esaurite sono (oltre quelle consolidate per effetto di norme penali di favore) quelle che ormai non sono più suscettibili di essere rimosse o modificate, per essere il relativo giudizio già esaurito, produttive di effetti giuridici definitivi, che hanno dispiegato ormai ogni effetto (cfr. anche Cass., Sez. Un., 28.1.1998, n.3; id., Sez. V, 8.1.1996, n. 1249), sicché tali non possono considerarsi quelle relative a fatti o rapporti ancora in via di svolgimento, ovvero a rapporti processuali nei quali non si siano formate, in tutto o in parte, statuizioni irrevocabili e, come tali, insuscettibili di subire l'influenza del giudicato costituzionale (Cass.,



Sez. I, 25.9.1997, n. 5305; id., Sez. VI, 20.6.1994, n. 10775; id., Sez. II, 3.7.1991, n. 1133/1992).

Si è, quindi, rilevato che, in ogni caso, non è consentito distinguere, quanto agli effetti retroattivi della declaratoria di incostituzionalità, tra norme di diritto sostanziale e norme processuali, e, relativamente a queste ultime, fra applicazione diretta (con riferimento, cioè, all'applicazione dell'atto secondo la norma poi dichiarata illegittima) e applicazione indiretta (consistente nel mero controllo dell'atto precedentemente compiuto), posto che, anche in questo secondo caso, il giudice è tenuto a rilevare l'inidoneità della normativa dichiarata incostituzionale a qualificare l'attività processuale svolta (Cass., Sez. Un., 27.2.2002, n. 17179, cit.; id., Sez. Un., 7.7.1984, n. 7232; id., Sez. Un., 7.7.1984, n. 7233).

In definitiva, posto che la dichiarazione di illegittimità costituzionale di una norma determina effetti invalidanti non solo nel procedimento in cui la questione è stata sollevata, ma anche in ogni altro giudizio in cui venga in rilievo l'applicazione della norma, le pronunce (comprese quelle c.d. additive) di illegittimità costituzionale di norme processuali (le quali hanno efficacia invalidante, non abrogativa, producendo effetti analoghi a quelli dell'annullamento, non dell'abrogazione) operano anche retroattivamente, con l'esclusione solo delle situazioni giuridiche esaurite, cioè ormai insuscettibili di essere modificate o rimosse, ipotesi, quest'ultima, nella specie non sussistente.

Consegue a quanto sin qui considerato la legittimità e ritualità della impugnazione proposta dal pubblico ministero alla Corte di Appello, nella stessa prospettazione qualificatoria indicata e propugnata dal ricorrente, essendo venuti meno, a seguito della succitata pronuncia di illegittimità costituzionale, le ragioni di censura espresse dal ricorrente medesimo.



17.1 Il sesto e settimo motivo di ricorso (in punto di nesso causale e di responsabilità del ricorrente) non si appalesano conclusivamente fondati.

Il primo giudice aveva, innanzitutto, richiamato le conclusioni cui era al riguardo pervenuto il consulente tecnico di ufficio, il quale aveva rilevato che “sull’equivoco iniziale nel quale il pilota era incorso ... aveva influito decisamente la carente manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale sul piazzale Ovest: l’ultima ripassata ai segnali dipinti sull’asfalto risaliva a tempo addietro e in quelle condizioni di visibilità non era possibile individuare la direzione corretta per intraprendere la via verso Nord; per contro, non vi era all’imbocco della via di rullaggio che conduceva alla pista in direzione Sud un cartello che indicasse il nominativo (R6), cosicché era verosimile che il pilota vi si fosse avventurato convinto di ottemperare alle indicazioni fornitegli dal controllore”.

Aveva poi rilevato che “la prospettazione accusatoria indica, a questo proposito, la scarsa visibilità delle linee di rullaggio di colore giallo e le indicazioni ad esse associate, nonché l’assenza di una tabella di guida luminosa con l’indicazione R6 all’inizio del raccordo corrispondente”, affermando che “si tratta di circostanze ampiamente provate”. Aveva, altresì, affermato che, “seppure il giallo di questi segnali fosse sbiadito, con certezza si trattava di indicazioni visibili nelle condizioni meteo di quella mattina”, sicché “non può, quindi, essere messo in dubbio che nel lasciare il proprio parcheggio il pilota del Cessna potesse vedere e seguire la linea gialla che l’avrebbe condotto alle due vie di rullaggio”, mentre “è, invece, dubbio che in corrispondenza della biforcazione fossero visibili le sigle R5 ed R6, dipinte anch’esse in giallo ...”. Aveva, indi, rilevato che, “come dimostrato dall’intera condotta dei piloti, dal parcheggio fino all’attraversamento della pista, entrambi erano convinti che la strada da

percorrere fosse quella attraverso R6 e, con un procedimento mentale ben descritto dagli esperti in questo processo, scartarono di volta in volta qualsiasi informazione che potesse contrastare con l'immagine dell'itinerario che si erano formati in forza della loro precedente esperienza", soggiungendo che "non è provato che tutte le volte che i due erano partiti da Linate Ovest fossero stati autorizzati al rullaggio per R6, ma certamente la manovra finale, cioè il tentativo di pervenire alla *main taxiway* dopo l'attraversamento obliquo della pista principale e l'accenno di ingresso su R2, manovra di una certa delicatezza e che anche in ottima visibilità veniva normalmente descritta dal controllore di volo, venne eseguita con assoluta disinvoltura e senza che avesse costituito oggetto di istruzioni da parte di **Zacchetti** o di richiesta di chiarimento da parte del pilota, ma che quest'ultimo considerava il compimento di tale manovra come una ovvia conseguenza dell'autorizzazione a rullare su R6 ...". In sostanza, "nessun dubbio era sorto nell'equipaggio sulla corretta direzione da seguire ...; nel complesso, manovre, rapporti e fraintendimenti indicano senza alcun dubbio che l'equipaggio del Cessna si mosse dal parcheggio convinto di dover procedere su R6 e si comportò di conseguenza. Episodi del genere non erano rari sul piazzale Ovest"; in definitiva, "appare a questo giudice evidente che i due piloti si fossero mossi nel radicato convincimento di essere stati per l'ennesima volta autorizzati a raggiungere la *main taxiway* attraverso Romeo 6", sicché "la segnaletica non ebbe, quindi, alcuna efficacia determinante nell'orientare il percorso del Cessna". Ed aveva il giudice soggiunto che "una maggiore definizione della segnaletica orizzontale sotto nessun profilo avrebbe mutato la situazione descritta in precedenza. In particolare, se l'equipaggio tedesco avesse posto attenzione alle indicazioni desumibili dalla segnaletica orizzontale, sarebbe stato indotto a quell'approfondimento di cui si è detto in precedenza anche nelle precarie condizioni in cui i

marking si trovavano quella mattina e non si sarebbe avventurato su R6". Chiestosi, poi, "se l'evento sarebbe stato impedito dalla presenza della tabella luminosa che la scritta R6 all'ingresso del raccordo" e "se con elevato grado di credibilità razionale tale indicazione avrebbe indotto il pilota a riflettere sull'equivoco nel quale stava incorrendo e a porvi rimedio", aveva ritenuto che "la spiegazione più ragionevole è che (il pilota tedesco) avrebbe tratto ulteriore convincimento sulla correttezza della sua condotta e conferma definitiva che quella era la via da seguire". La conclusione era stata che "il nesso di causalità tra la condotta ascritta agli imputati **Grecchi** e **Cavanna** e l'evento non sia sufficientemente provato con conseguente assoluzione di entrambi per non aver commesso il fatto".

Di diverso avviso sono stati, invece, i giudici dell'appello.

Posto che "nella sentenza impugnata si fa intendere di ritenere che i piloti del Cessna sapessero di essere su R6 ...", essi hanno affermato che, "in realtà, nulla permette di dire che i due piloti del Cessna avessero confuso i due percorsi, mentre deve ritenersi certo che a un certo punto si siano trovati disorientati, avendo dubbi sulla strada intrapresa". Hanno riportato il contenuto del "primo *read-back* non ... ancora indicativo di errore" ("*...roger via Romeo 5 and ...*"), rilevando "come quel tipo di risposta all'istruzione fosse non solo consentita, ma intrinsecamente chiara, col riferimento esplicito a R5. Da quella frase dunque non si può trarre la conclusione che i piloti del Cessna si fossero avviati consapevolmente su R6, neppure per inconscia abitudine, così come sostiene la sentenza". Hanno ritenuto che "l'incertezza dei piloti del Cessna circa la propria posizione è dimostrata dalle parole '*approaching Sierra 4*', che non erano un messaggio di allerta alla torre di controllo per segnalare l'avvicinamento alla pista ... , ma un vero e proprio messaggio d'allarme fatto risuonare nelle orecchie di

Zacchetti. Le parole '*approaching Sierra 4*' e "*approaching the runway Sierra 4*" sono ben di più e qualcosa di più grave di un riporto estemporaneo"; e "la sentenza impugnata, pur in qualche modo rendendosene conto, non soppesa adeguatamente un dato obiettivamente pacifico e cioè che la scritta *Sierra 4* ... si presentava capovolta ai piloti del Cessna ..." (ed al riguardo sono state riproposte le considerazioni esplicitate nella sentenza di appello resa nel procedimento celebratosi col rito ordinario nei confronti degli altri imputati). Hanno, altresì, rilevato che "tale conclusione è in pieno accordo e non in contrasto con il fatto che entrambi i piloti del piccolo velivolo ... fossero ritenuti 'familiari' con l'aeroporto per le precedenti esperienze di volo. Essi conoscevano la conformazione dell'aeroporto e, in particolare, sapevano sicuramente che il raccordo R6 intersecava la pista, dato che essi erano atterrati a Linate poco più di un'ora prima In quella occasione, avevano chiesto ed ottenuto di effettuare un *back-track* sulla pista di atterraggio, per raggiungere più agevolmente, tramite R6, il piazzale A.T.A., dimostrando così conoscenza dei luoghi. Si ignora se anche in occasioni precedenti essi avevano seguito lo stesso tragitto, sicché nulla si può desumere sul grado di conoscenza di *S4* ... Perché allora avvertire Zacchetti con '*approaching Sierra 4*'? L'unica conclusione possibile è che il Cessna aveva imboccato R6 per errore e non per scelta: non aveva senso indicare una posizione significativa solo per chi viaggiava in senso inverso, se non per segnalare il proprio disorientamento, il dubbio di essere finiti sulla strada sbagliata ...; l'errore di instradamento era capitato altre volte, ma si era risolto proprio perché il pilota, avvedutosi, ne aveva dato esplicita comunicazione alla torre Se ciò non accadde è perché i piloti del Cessna, lungi dall'essere perfettamente orientati nello spazio, s'erano accorti che qualcosa non andava, ma non sapevano con certezza cosa ...".

Ritenuto, dunque, alla stregua di tanto, che “i piloti del Cessna avevano imboccato per sbaglio R6”, hanno rilevato che “è pacifico che, iniziando il rullaggio dal piazzale A.T.A., il Cessna doveva muoversi in modo da raggiungere una biforcazione, segnalata da riga gialla a terra, a fianco della quale stavano le indicazioni, parimenti scritte in giallo, R5 e R6. Le due sigle erano dipinte solo con colore giallo non rispettanti gli *standards* ICAO che richiedevano altra forma, altra dimensione ed uno sfondo nero che ne avrebbe vivacizzato il risalto cromatico, rendendo più immediata la percezione. La scritta R6 era inoltre l’unico segnale identificativo di quella *taxiway*, sull’intera lunghezza, non essendovene altra fino all’intersezione della pista”. Hanno rilevato che “la causa dell’errore va primariamente ravvisata nell’assenza di segnalazioni a terra ben visibili al momento della biforcazione dei due percorsi R5 ed R6, tanto più per essere gli unici elementi identificativi del raccordo R6 per un lungo tratto. Solo col difetto di percezione visiva del segnale, alla luce delle citate conversazioni, si spiega l’errato instradamento del Cessna ...”, e “non è rilevante l’osservazione contenuta in sentenza circa l’assoluta noncuranza del pilota rispetto alla cancellazione di un tratto di linea gialla in direzione R6 dopo la biforcazione ..., anche perché a quel punto la biforcazione era già stata superata e l’errore di instradamento già avvenuto, proprio a causa della scarsa visibilità dei *markings*”. Ed a tale ultimo proposito hanno ricordato che “il consulente Pica, pur avvertendo del carattere di esperimento del proprio lavoro, formula una simulazione di quasi invisibilità delle righe e delle scritte a terra, accostando una fotografia della biforcazione in condizioni di buona visibilità (e anche così su R5 ed R6 si vedono a fatica) ad una in cui è immaginata la condizione di nebbia ...”, e lo stesso G.I.P., in definitiva, aveva riconosciuto che, “pur non potendosi pervenire sul punto



ad una conclusione certa, deve ritenersi maggiormente verosimile che le scritte R5 ed R6 non fossero visibili per il pilota”.

Da qui la conclusione che, “con ragionevole certezza logica, l’erroneo instradamento fu dovuto alla mancata percezione della giusta direzione, che avrebbe dovuto essere suggerita prima ancora che dalla bussola o dalla cartina, dalla segnaletica predisposta *ad hoc* ...”; donde “la rilevanza causale della carenza di segnaletica, perché a questa va attribuito il primo errore del pilota del Cessna, da cui sono derivati i malintesi con **Zacchetti**. La carenza di segnaletica ha costituito la prima, in ordine cronologico, delle condizioni dell’evento In sintesi, il corretto tracciamento della segnaletica orizzontale e la sua manutenzione in modo da renderla efficace e funzionale allo scopo costituiscono il disatteso obbligo di agire che, assieme agli altri strumenti appositamente previsti, concorre a formare il sistema di sicurezza della circolazione degli aerei sui piazzali e sulle aree di manovra”.

Alla stregua delle argomentazioni testé riportate, deve riconoscersi che, per un verso, i giudici dell’appello hanno dato congrua contezza delle ragioni per le quali sono pervenuti al contrario avviso rispetto a quello espresso dal primo giudice, ritenendo l’erroneo instradamento del velivolo tedesco frutto di errore, causalmente determinato anche dalla rappresentata “carenza di segnaletica”, nel quale i suoi piloti erano incorsi, e non invece conseguenza di loro consapevole scelta; e, per altro verso, che l’apparato argomentativo e giustificativo al riguardo esibito - sia per quanto concerne le circostanze ricostruttive del fatto, sia per quanto attiene al nesso di causalità tra l’omissione contestata e l’evento - non si appalesa inficiato, o caducato, da rinvenibile vizio di illogicità manifesta, apparendo il conclusivo

divisamento espresso conseguenza di un apprezzamento di merito sorretto da considerazioni non illogiche in quel senso inducenti.

Sicché, a tal punto, non possono che richiamarsi le considerazioni sopra già svolte, a proposito dei limiti, e delle regole, che presiedono alla delibazione ed al riscontro del vizio di motivazione in sede di legittimità, dal quale, conclusivamente, la sentenza impugnata si appalesa immune.

Conclusionem, questa, che vale anche per la doglianza relativa al dedotto omesso esame “degli effettivi compiti attribuiti all'imputato all'interno di S.E.A.”, in punto di riferibilità della condotta omessa a tale ricorrente.

La sentenza impugnata, difatti, nel rilevare che “correttamente sono stati individuati gli attuali imputati **Cavanna** e **Grecchi** quali soggetti responsabilmente rappresentanti di S.E.A., in base alle competenze loro attribuite nell'organizzazione interna della società”, ha ricordato che “**Cavanna** (era) il responsabile del settore 'sviluppo e manutenzione risorse aeroportuali' ...”, come aveva già rilevato anche il giudice di prime cure. Tale apicale attribuzione fondava una posizione di garanzia in capo al ricorrente; ed anche al riguardo deve richiamarsi quanto sopra si è già detto, pure in ordine all'obbligo di sorveglianza e di verifica dell'esatto adempimento delle condotte dovute da parte di eventuali altri soggetti investiti di tali compiti. E quanto all'evocato “principio di affidamento”, deve rilevarsi che, in tema di rapporto di causalità, non può parlarsi di affidamento quando colui che si affida sia in colpa per aver violato determinate norme precauzionali o per aver omesso determinate condotte, confidando che altri rimuova o neutralizzi quella situazione di pericolo o adotti comportamenti idonei a prevenirlo: in tal caso, difatti, l'omessa attivazione del terzo non si configura affatto come fatto eccezionale ed

imprevedibile, sopravvenuto, da solo sufficiente a produrre l'evento; non senza rilevare che, deducendo il ricorrente "una violazione di evidente natura episodica", la sentenza impugnata dà atto che "non è contestato che la manutenzione delle righe non si faceva da anni" (nel capo di imputazione è contestata una "assenza di manutenzione protrattasi dal 1999 all'ottobre 2001").

17.2 Infondato, infine, è anche l'ottavo ed ultimo motivo di ricorso, in punto di trattamento sanzionatorio.

Nel determinare la pena, difatti, i giudici del merito hanno "tenuto conto del minor grado di colpa" ed hanno indicato una pena base "certo sensibilmente superiore al minimo edittale, data la gravità del fatto, ma inferiore a quella applicata per **Marzocca**, così come inferiore è l'aumento ex art. 81 c.p."; hanno, quindi, determinato in anni tre e mesi otto di reclusione la pena base, riducendola ad anni due e mesi dieci per le riconosciute attenuanti generiche ed aumentandola di un anno ed otto mesi ex art. 81 c.p.. Tale divisamento si appalesa del tutto legittimamente espresso nell'esercizio del potere che è al riguardo attribuito dalla legge al giudice del merito e non appare affatto "del tutto illogic(o)". Né tale illogicità può essere dedotta e rinvenuta alla stregua del trattamento sanzionatorio riservato ad altri imputati in altri procedimenti (conclusi ex art. 599 c.p.p. o con rito ordinario), giacché, assorbentemente, il vizio di motivazione deve essere intrinseco al provvedimento impugnato e non è dato prospettare tale vizio in riferimento ad altri diversi provvedimenti ed altri diversi imputati. E quanto al dedotto "avvenuto risarcimento del danno prima della celebrazione del giudizio di primo grado e delle revoche della maggior parte delle parti civili ..." (questione, questa, che il ricorrente non deduce essere stata prospettata nel giudizio di merito), l'assunto si appalesa

del tutto aspecifico e generico, non deducendosi ed indicandosi affatto specifici elementi, che sarebbero stati pretermessi dai giudici del merito, dai quali desumere i “presupposti per la concessione dell’attenuante di cui all’art. 62, n. 6, c.p.”, come si assume, ed avendo dato atto la sentenza impugnata della persistente presenza di parti civili, alcune delle quali presenti anche in questa sede di legittimità.

18.0 La decisione sul ricorso di Giovanni Lorenzo Grecchi.

I profili di censura esplicitati da tale ricorrente sono in gran parte analoghi a quelli proposti da **Antonio Cavanna**.

Per quanto riguarda, quindi, il primo, secondo e quarto motivo di ricorso (concernenti la novella legislativa riguardante l’appello proposto dal pubblico ministero, dichiarata poi costituzionalmente illegittima e la qualificazione dell’atto di gravame) è sufficiente richiamare quanto in proposito sopra s’è già detto.

18.1 Il terzo motivo di censura (col quale si deduce la “abnormità della sentenza impugnata laddove la stessa Corte d’Appello, nella medesima composizione, ha giudicato contestualmente anche i computati per i quali si procede con separato rito ordinario”), è infondato.

Invero, ha, innanzitutto, più volte avuto modo questa Suprema Corte di chiarire (ancorché in riferimento al disposto dell’art. 4-ter D.L. 7.4.2000, n. 82, convertito in L. 5.6.2000, n. 144) che la riunione e la decisione cumulativa con un’unica sentenza del giudizio ordinario e del giudizio abbreviato richiesto soltanto da alcuni imputati non è causa di abnormità né di nullità (Cass., Sez. VI, 9.5.2005, n. 40984; id., Sez. I, 18.2.2005, n. 18760; id., Sez. VI, 20.4.2005, n. 6221/2006; id., Sez. I, 9.3.2004, n. 21376;

id., Sez. I, 26.2.2004, n. 25096; id., Sez. V, 12.11.2003, n. 47739; id., Sez. V, 10.4.2002, n. 24711): indirizzo, questo, che deve ritenersi consolidato, a fronte dell'unico rinvenibile precedente di segno contrario, di epoca più risalente (Cass., Sez., VI, 25.10.2001, n. 45586).

Nella specie, peraltro, non si è trattato di riunione dei due procedimenti e di decisione cumulativa: i due procedimenti sono stati separatamente trattati e decisi con distinte sentenze, dallo stesso collegio giudicante. Come già ritenuto da questa stessa Suprema Corte (Cass., 22.20.2002, n. 42106), tale ipotesi non dà luogo ad abnormità, o nullità, della sentenza. Essa, semmai, nella prospettazione gravatoria può dar luogo ad una situazione di incompatibilità; epperò l'esistenza di cause di incompatibilità, non incidendo sui requisiti di capacità del giudice, non determina la nullità del provvedimento adottato dal giudice ritenuto incompatibile, ma costituisce esclusivamente motivo di ricusazione, da far valere con la specifica procedura prevista dal codice di rito. Né ha incidenza sulla capacità del giudice la eventuale violazione del dovere di astensione, che non è causa, pertanto, di nullità generale ed assoluta ai sensi dell'art. 178, lett. a), c.p.p., ma costituisce anch'essa esclusivamente motivo, per la parte, di ricusazione del giudice non astenuto (*ex ceteris*, Cass., Sez. Un., 17.4.1996, n. 5; id. Sez. Un., 24.11.1999, n. 23; id., Sez. V, 8.11.2006, n. 40651).

18.2 Per quel che concerne il quinto profilo di doglianza (concernente la "ritenuta sussistenza del nesso di causalità e ... conseguente affermazione di responsabilità"), devono richiamarsi le considerazioni al riguardo già svolte nel trattare l'analogo motivo di ricorso proposto da **Cavanna**. Coerentemente i giudici del merito hanno ritenuto che alla posizione di garanzia di quest'ultimo si affiancava anche quella di **Grecchi**,



“responsabile della dipendente Unità Organizzativa ‘gestione Risorse Aeroportuali’, il cui compito era esattamente definito ‘assicurare ... la conduzione e la conservazione delle risorse aeroportuali di Linate, predisponendo e realizzando interventi manutentivi specifici, in modo da metterle a disposizione di tutti gli utenti aeroportuali dello scalo in condizioni di efficacia ed efficienza’ ...”.

18.3 Infine, anche in ordine al sesto ed ultimo motivo di censura, concernente il vizio di motivazione “in ordine ai profili sanzionatori ...” vanno richiamate le considerazioni già svolte nel trattare l’analogo motivo di ricorso di **Cavanna**.

19.0 La decisione sul ricorso di **Fabio Marzocca**.

La infondatezza del terzo motivo di ricorso - che è d’uopo esaminare per primo per l’evidente carattere di pregiudizialità che l’investe -, col quale si denuncia la “abnormità della sentenza impugnata laddove la stessa Corte d’Appello, nella medesima composizione, ha giudicato contestualmente (an)che i coimputati per i quali si procede con separato rito ordinario”, discende da quanto si è già al riguardo osservato esaminando l’analogo profilo di doglianza proposto da **Giovanni Lorenzo Grecchi**.

19.1 Il primo e secondo motivo di doglianza, in punto di responsabilità, sono infondati.

Invero, la integrativa sentenza di primo grado aveva innanzitutto richiamato le conclusioni del consulente tecnico, il quale, nell’accertare le cause del disastro, aveva indicato anche “la mancanza di un radar SMGCS e del sistema di allarme associato alla *Stop Bar* presente sul raccordo R6 che

non consentivano al controllore *GROUND* di rilevare la presenza del Cessna 525 sulla via di rullaggio R6 che intersecava la pista ...". Il giudice aveva quindi rilevato che, "se quella mattina fosse stato operativo nell'aeroporto di Linate un radar di terra di nuova generazione, **Zacchetti** avrebbe avuto avanti a sé un monitor a colori. Nel momento in cui il Cessna avesse lasciato anche di soli pochi metri il suo parcheggio, una piccola macchia gialla circolare dai contorni irregolari si sarebbe mossa nella parte del video corrispondente al Piazzale Ovest ...; il controllore avrebbe visto il Cessna avventurarsi all'interno di Romeo 6 e si sarebbe reso conto che la sua autorizzazione era stata equivocata. Avrebbe chiamato il pilota tedesco, lo avrebbe istruito di conseguenza e l'evento non si sarebbe verificato ...". Richiamato il principio secondo cui "nei reati omissivi impropri il nesso eziologico può ritenersi dimostrato solo laddove si possa affermare con alta probabilità logica che l'evento non si sarebbe verificato se fosse stata posta in essere l'azione doverosa omessa", aveva rilevato che "nel caso del radar, ... tale probabilità è talmente elevata da rasentare la certezza assoluta ...".

Aveva, indi, compiutamente esaminato la questione relativa alla mancanza di quel presidio tecnico di sicurezza. Chiestosi "se sussistesse o meno l'obbligo di provvedere alla sua sostituzione dopo che era divenuto inservibile l'ASMI", aveva rilevato che, "posto che sussisteva in capo all'ENAV un generale obbligo di curare direttamente gli aspetti che attenevano alla sicurezza del volo ..., una obiettiva riduzione dello *standard* di sicurezza dovuta al venir meno di una strumentazione specificamente predisposta a tale scopo rendeva attuale e specifico l'obbligo di agire per il suo ripristino ...". Al riguardo aveva richiamato anche una relazione "predisposta per l'occasione dal consigliere Roberto Di Carlo ...", rilevando che, "nel ratificare tale relazione e nel porla a fondamento della delega a stipulare il contratto, l'AAAVTAG ribadiva implicitamente che l'operatività

del radar era essenziale per garantire la sicurezza sulla pista di Linate e, conseguentemente, riconosceva che il prevedibile venir meno della vecchia apparecchiatura avrebbe ridotto sensibilmente il livello di sicurezza dei movimenti in superficie. Se, quindi, la sola necessità di non rendere peggiore il sistema di sicurezza a fronte della obsolescenza dell'ASMI aveva mosso la dirigenza dell'ente a programmare la sua sostituzione, deve ritenersi che sussistesse un vero e proprio obbligo di agire quando, a distanza di quasi otto anni da quel momento, l'aeroporto rimase effettivamente sprovvisto di radar I documenti acquisiti agli atti del processo dimostrano ... che da parte di tutti i soggetti che a qualunque titolo si interessassero del problema vi fosse la certezza della sua indispensabilità a fronte delle condizioni ambientali nelle quali si operava a Linate". Aveva richiamato anche un'altra relazione, nella quale si ribadiva "l'esigenza inderogabile di dotare lo scalo di Linate di un sistema moderno per il controllo a terra del movimento degli aeromobili, soprattutto in condizioni di bassa visibilità. Al riguardo si precisa che attualmente - il 13 giugno 1996 - tale servizio è condotto a mezzo di un sistema ASMI obsoleto installato dall'aeronautica militare da oltre 20 anni e indispensabile proprio in condizioni meteo avverse".

Il giudice di primo grado aveva, quindi, esaminato la specifica posizione di **Fabio Marzocca** ("direttore generale fin dal mese di giugno 1998"), rilevando che "l'imputato apparteneva all'ente sul quale incombeva l'obbligo di provvedere ed era collocato in una posizione di vertice operativo alla quale si poteva riconoscere un'ampia possibilità di intervento sul punto. L'estendersi dello svolgimento di tali funzioni in un arco temporale pluriennale indica, poi, come vi fosse stata da parte sua la concreta possibilità di individuare correttamente il problema, farsene carico e contribuire alla sua soluzione". Quanto "alla specifica conoscenza della



problematica e alla prevedibilità del disastro come conseguenza della omissione”, aveva richiamato le considerazioni poco prima svolte “in ordine alla importanza dell’investimento e alla notorietà delle condizioni ambientali nella quali operava Linate”, rilevando che, “comprensibilmente, un soggetto dotato di approfondite cognizioni tecniche e al quale veniva affidata una responsabilità estesa all’intero funzionamento dell’ente, sapeva che la mancanza del radar in una realtà come quella di Milano-Linate rendeva concreto il rischio di eventi del tipo di quello per cui si procede”. Aveva, quindi, evidenziato che “**Marzocca** nulla fece per ottenere la realizzazione del progetto in tempi ragionevoli”; non aveva mancato di esaminare le tesi difensive dell’imputato, ritenendole “giustificazioni generiche e che non esimono dal sorgere della sua responsabilità”, e rilevando, tra l’altro, che “il difetto di conoscenza, laddove effettivamente corrispondente alla realtà dei fatti, andrebbe a costituire una voce autonoma di addebito, posto che per i motivi detti in precedenza sicuramente gravava sul direttore generale il dovere di attivarsi e prendere cognizione del grado di sviluppo raggiunto nella esecuzione del contratto ...”. Aveva, altresì, pertinentemente evidenziato che “non può del resto parlarsi di affidamento ... a fronte del permanere in capo all’odierno imputato di uno specifico obbligo di controllo e vigilanza sulla struttura a lui gerarchicamente subordinata”, ed aveva ricordato che “in forza di quanto disposto dall’art. 3 della L. 21 dicembre 1996, n. 665, era rimesso al direttore generale un potere di intervento di urgenza laddove ravvisasse la necessità di garantire la continuità e la sicurezza dei servizi di assistenza al volo”; aveva, quindi, concluso che “nessun dubbio sussiste sul fatto che già a far data dall’estate del 1998 l’imputato aveva la possibilità di intervenire per curare l’esecuzione del progetto ...”.

I giudici dell'appello - richiamato quanto già s'è detto, trattando del ricorso di **Cavanna**, sulla ricostruzione del fatto a proposito dell'errore dei piloti tedeschi - hanno premesso che, "per quanto sia ovvio, ... all'imputato non può essere addebitato nulla di quanto avvenuto prima della sua nomina quale direttore generale di ENAV, dall'estate 1998"; indi, in riferimento alle proposte sollecitazioni gravatorie, hanno espressamente affrontato i due aspetti della tematica afferente alla responsabilità di tale ricorrente: "se il radar di terra era necessario all'aeroporto di Linate, perché solo in questo caso la sua assenza può essere considerata concausa dell'evento; se nella condotta di **Marzocca** sono ravvisabili omissioni o condotte antidoverose alle quali ... possa farsi risalire il ritardo nella sostituzione del radar esistente".

Sulla prima di tali questioni hanno diffusamente risposto, ripetendo, in sostanza, argomentazioni del tutto analoghe a quelle espresse dall'altra sentenza (resa nel giudizio con rito ordinario) nei confronti di **Sandro Gualano**, sulle quali ci si è sopra ampiamente soffermati, pervenendo alla conclusione che "va ritenuto l'obbligo giuridico di ENAV di sostituire il radar di terra già esistente per garantire gli stessi livelli di sicurezza, cosa di cui era pienamente consapevole il responsabile CAV di Linate Perrone allorché, segnalando le difficoltà di funzionamento del radar ASMI e sollecitandone la sua sostituzione, la poneva come condizione per garantire inalterata l'operatività del centro ..." (la lettera di Perrone "fu protocollata all'ufficio del direttore generale il 23 settembre 1999").

Sulla seconda questione la Corte territoriale ha rilevato che "risponde in maniera esemplare la sentenza impugnata" ed alle considerazioni in quella sede espresse ha confermativamente rimandato, quanto "(a)i difetti e (al)le manchevolezze attribuibili a **Marzocca**, con particolare riferimento alla sicura conoscenza dei problemi di Linate fin dal settembre 1999, sia

all'incapacità di dare impulso alla procedura contrattuale, che subì una stasi di circa 8 mesi trascorsi dall'arrivo alla Direzione Generale di ENAV (5 ottobre 2000) della proposta FIAR di ammodernamento del sistema commissionato alla nomina della commissione di congruità, inframezzate dalla proposta di una nuova offerta FIAR pressoché identica alla precedente ...". Ed ha, altresì, rilevato che "d'altro canto la posizione di quest'imputato all'interno di ENAV, col compito specifico di eseguire le delibere dell'organo amministrativo, era persino più delicata di quella dell'amministratore delegato, perché egli costituiva l'indispensabile raccordo tra uffici operativi e vertice amministrativo e non poteva che essere lui, in prima battuta, a dettare i tempi per la soluzione dei problemi che gli venivano proposti, agendo in prima persona quando possibile, investendo l'organo amministrativo quando necessario ...".

Da qui la conclusione che "l'omessa sostituzione del radar di terra ASMI con un suo equivalente a distanza di quasi due anni dalla cessata funzionalità del primo, omissione dovuta anche alla sottovalutazione delle esigenze di sicurezza del traffico aereo a Linate, notoriamente condizionato, nei mesi autunnali e invernali, dalle particolari condizioni atmosferiche, costituisce causa dell'evento, nel senso che, se tale ausilio tecnico fosse stato disponibile la mattina dell'8 ottobre 2001, **Zacchetti** si sarebbe potuto agevolmente accorgere dell'errore dei piloti tedeschi e, a sua volta, non sarebbe incorso in errore, comunque colpevole ... nel collocare su R5 il piccolo velivolo. Tale ausilio tecnico, con assoluta verosimiglianza, sarebbe stato decisivo per evitare il disastro".

Ordunque, siffatto percorso argomentativo appare, in verità, congruo ed esaustivo sui vari punti afferenti al discorso giustificativo in ordine alla ritenuta responsabilità di tale imputato; e non inficiato affatto da rinvenibili



vizi di illogicità manifesta, dovendosi, al riguardo e per il resto, richiamare quanto sopra già s'è detto a proposito del sindacato di legittimità sul vizio di motivazione.

19.2 Infondato, infine, è anche il quarto ed ultimo motivo di ricorso, concernente il trattamento sanzionatorio.

Il giudice di primo grado, infatti, nel determinare la pena per tale imputato aveva fatto riferimento “essenzialmente alla gravità della colpa ravvisata a carico di **Marzocca**, in considerazione della sua posizione di vertice all'interno della organizzazione operativa di ENAV, della rilevanza della dotazione del radar per la sicurezza dell'aeroporto e dell'ampio lasso di tempo avuto dallo stesso a disposizione per porre rimedio, dapprima, alla conclamata obsolescenza del sistema di controllo ASMI e, in seguito, al venir meno della medesima apparecchiatura”.

I giudici dell'appello hanno ritenuto di “dovere confermare la pena già applicata a **Marzocca**”, rilevando che “il riferimento alla posizione di vertice va inteso ... quale posizione privilegiata ... attraverso la quale dovevano dispiegarsi la diligenza e la cura necessarie per stimolare gli uffici dipendenti e per sollecitare **Gualano** della necessità di accelerare i tempi di fornitura del sistema SMGCS o di un equivalente a Linate, in forza di un obbligo di agire, per garantire eguali condizioni di sicurezza, che si era concretato nel novembre 1999 e di cui **Marzocca** era stato preavvertito da Perrone qualche tempo prima”. Hanno anche “valutato negativamente a suo carico il tentativo di inquinamento delle prove, per quanto grossolano, anche frutto di rottura emotiva e poi confessato, costituito dalla falsa autorizzazione (falsa perché creata dopo il disastro) diretta al responsabile dell'area tecnica affinché accelerasse le procedure per la fornitura del radar, retrodatandola al 4 marzo 2001”.

Richiamati, così, in riferimento ai parametri di cui all'art. 133 c.p., specificamente il grado della colpa e la condotta susseguente al reato, e la gravità del danno essendo insita nell'accertata e contestata realtà fattuale (s'è detto del numero delle vittime), il divisamento al riguardo espresso dai giudici del merito si appalesa reso nel legittimo esercizio del potere che al riguardo è loro riservato dalla legge, insindacabile in questa sede di legittimità.

VI

20.0 Le statuizioni definitive.

Consegue, dunque, a quanto si è sin qui argomentato il rigetto di tutti i ricorsi.

I ricorrenti privati (**Gualano, Zacchetti, Grecchi, Cavanna e Marzocca**) vanno condannati in solido al pagamento delle spese processuali. Gli stessi, in solido col il responsabile civile ENAV s.p.a., in persona del legale rappresentante, vanno, altresì, condannati alla rifusione in favore delle parti civili Barbara Brega e Paolo Pettinaroli, delle spese di questo grado del giudizio, che si liquidano come in dispositivo.

P. Q. M.

La Corte rigetta tutti i ricorsi e condanna i ricorrenti Gualano Sandro, Zacchetti Paolo, Grecchi Giovanni Lorenzo, Cavanna Antonio e Marzocca Paolo al pagamento, in solido tra loro, delle spese processuali. Condanna, altresì, Gualano Sandro, Zacchetti Paolo, Grecchi Giovanni Lorenzo, Cavanna Antonio e Marzocca Fabio, nonché il responsabile civile ENAV s.p.a, in persona del legale rappresentante, in solido tra loro, alla rifusione



delle spese in favore delle parti civili Brega Barbara e Pettinaroli Paolo, che liquida per ciascuna di esse in complessivi euro 3.500,00, oltre IVA, CPA e spese generali come per legge.

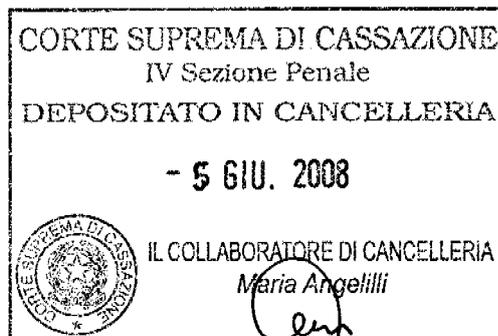
Roma, 20 febbraio 2008.

Ai sensi dell'art. 546, 2° c., c.p.p., la presente sentenza viene firmata, per il Presidente, dal componente più anziano del collegio, dott. Francesco Marzano, nel contempo estensore della stessa, per la morte del dott. Mariano Battisti, avvenuta il 4 aprile 2008.

Il componente più anziano del collegio ed estensore

(dott. Francesco Marzano)

Francesco Marzano



INDICE

I

1.0	La ricostruzione del fatto.....	pag. 3
1.1	Segue.....	“ 3
1.2	Segue.....	“ 4
1.3	Segue.....	“ 7
2.0	Gli accertamenti tecnici.....	“ 9

II

3.0	Le imputazioni.....	“ 11
-----	---------------------	------

III

4.0	Le sentenze di merito.....	“ 14
4.1	Il giudizio svolto col rito ordinario. La sentenza di primo grado	“ 15
4.2	Le singole posizioni processuali.....	“ 17
4.3	La posizione di Vincenzo Fusco.....	“ 20
4.4	La posizione di Francesco Federico.....	“ 21
4.5	La posizione di Paolo Zacchetti.....	“ 22
5.0	La sentenza di secondo grado.....	“ 23
5.1	Segue.....	“ 24
5.2	Segue.....	“ 27
5.3	La posizione di Sandro Gualano.....	“ 28
6.0	Le posizioni di Vincenzo Fusco e Francesco Federico.....	“ 31
7.0	Il giudizio svolto col rito abbreviato. La sentenza di primo grado	“ 37
7.1	La posizione di Fabio Marzocca.....	“ 39
7.2	Le posizioni di Antonio Cavanna e Giovanni Lorenzo Grecchi.....	“ 41
8.0	La sentenza di secondo grado.....	“ 42
8.1	La posizione di Fabio Marzocca.....	“ 43
8.2	Le posizioni di Antonio Cavanna e Giovanni Lorenzo Grecchi.....	“ 44

IV

9.0 I ricorsi avverso la sentenza nel giudizio con rito ordinario.....	“ 46
9.1 Il ricorso del Procuratore Generale.....	“ 46
9.2 Il ricorso di Sandro Gualano.....	“ 53
9.3 Il ricorso di Paolo Zacchetti.....	“ 63
10.0 I ricorsi avverso la sentenza nel giudizio con rito abbreviato.....	“ 78
10.1 Il ricorso di Antonio Cavanna.....	“ 78
10.2 Il ricorso di Giovanni Lorenzo Grecchi.....	“ 86
10.3 Il ricorso di Fabio Marzocca.....	“ 92
11.0 Le memorie.....	“ 99
11.1 La memoria di Vincenzo Fusco.....	“ 100
11.2 La memoria di Francesco Federico.....	“ 105
11.3 La memoria di Paolo Zacchetti.....	“ 107
11.4 La memoria di Giovanni Lorenzo Grecchi.....	“ 107
11.5 La memoria di Sandro Gualano.....	“ 108
12.0 La riunione dei procedimenti.....	“ 108

V

13.0 La decisione sul ricorso del P.G. nei confronti di Vincenzo Fusco e Francesco Federico.....	“ 109
13.1 Segue.....	“ 111
13.2 Segue.....	“ 111
13.3 Segue.....	“ 114
13.4 Segue.....	“ 121
13.5 Segue	“ 134
13.6 Segue.....	“ 136
13.7 Segue.....	“ 136
14.0 La decisione sul ricorso del P.G. nei confronti di Paolo Zacchetti	“ 139
15.0 La decisione sul ricorso di Sandro Gualano.....	“ 141

15.1 Segue.....	“ 143
15.2 Segue.....	“ 144
15.3 Segue.....	“ 147
15.4 Segue.....	“ 150
15.5 Segue.....	“ 152
15.6 Segue.....	“ 155
16.0 La decisione sul ricorso di Paolo Zacchetti.....	“ 156
16.1 Segue.....	“ 156
16.2 Segue.....	“ 158
16.3 Segue.....	“ 168
17.0 La decisione sul ricorso di Antonio Cavanna.....	“ 169
17.1 Segue.....	“ 172
17.2 Segue.....	“ 179
18.0 La decisione sul ricorso di Giovanni Lorenzo Grecchi.....	“ 180
18.1 Segue.....	“ 180
18.2 Segue.....	“ 181
18.3 Segue.....	“ 182
19.0 La decisione sul ricorso di Fabio Marzocca.....	“ 182
19.1 Segue.....	“ 182
19.2 Segue.....	“ 188
VI	
20.0 Le statuizioni definitive.....	“ 189