

Cari Soci ed amici,

ENAC ha recentemente pubblicato la bozza del nuovo regolamento per le avio-idro-elisuperfici, che contiene moltissime novità, non certo positive a nostro avviso, che riguardano il futuro di queste infrastrutture, ma soprattutto quello di chi le gestisce da sempre con grande sacrificio e a costo zero per la comunità. La bozza del documento che dovrebbe sostituire (posto che ciò sia possibile legalmente) il Decreto Ministeriale 1 febbraio 2006 “Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio”, sembrerebbe figlia di un frettoloso e maldestro tentativo di dotarsi un impianto normativo utile a proteggere i funzionari di ENAC dal rischio di altri futuri interventi a piede duro della magistratura in caso di gravi incidenti.

Il caso più eclatante di questa nostra supposizione potrebbe essere quello della sentenza dell'incidente di Castiadas occorso il 30 Agosto 2007 al Commander D-ESHB proveniente da Foligno, incidente ove persero la vita le tre persone a bordo del velivolo e per il quale i Giudici del Tribunale di Cagliari nella sentenza del 12/3/2021 hanno condannato **sia i gestori (5 e 4.5 anni di reclusione) che alcuni rappresentanti ENAC (3 anni di reclusione)** per concorso di colpa.



*Figura 1 Il Rockwell Commander 114B fotografato in partenza dall'aeroporto di LIAF Foligno verso l'aviosuperficie di Castiadas (fonte: [http://www.aformadidea.com/aeroporto\\_di\\_foligno\\_Archivio\\_News2.asp](http://www.aformadidea.com/aeroporto_di_foligno_Archivio_News2.asp)) è un aeromobile quadriposto a carrello retrattile dotato di un motore Lycoming IO-540-T4B5 da 260hp dal peso massimo al decollo di 1474 kg (fonte: Relazione ANSV)*

L'aviosuperficie Antica Castiadas in attività dal 1995 con una pista in erba di QFU 01/19, è collocata in un ambiente naturale che presenta delle colline a nord, e nelle vicinanze due piloni dell'alta tensione, ostacoli che la rendono certamente incompatibile con le normative TPP e Aeroscuola come richieste dal DM 2006, ma pienamente compatibile con tutte le altre attività di volo, sia AG che VDS.

21 anni dopo il tragico incidente, la mazzata per tutti: si legge sulla sentenza di Cagliari che *“la pista 01 di Castiadas a cagione della presenza della collina e dei piloni, era certamente pericolosa per la sicurezza di ogni aereo che vi decollava o vi approdava, vuoi per effettuare trasporto pubblico di passeggeri, vuoi per effettuare attività aeroscolastica, vuoi per praticare diporto; di ogni aereo, dunque, compreso quello che il 30 agosto del 2007 era in uso...”*

I giudici in buona sostanza, non recepiscono che sulle Aviosuperfici l'attività TPP/Aeroscolastica ha più restrizioni degli altri usi, pur consentiti dalla legge, e a fronte dell'incidente concludono di fatto che si debbano applicare le normative Trasporto Pubblico Passeggeri, di conseguenza condannano gli imputati proprio a causa della loro mancata osservanza delle citate normative.

**CA09-8 Castiadas - Antica Sardegna**  
 Aggiornamento del: 04/01/2006

**Caratteristiche tecniche:** Coordinate: 39° 16.16' N 09° 32.31' E. ■ Posizione rispetto al centro abitato: Est ■ Comune: Castiadas ■ Località: Maloccu ■ Numero piste: 1 ■ Orientamento: 01/19 ■ Dimensione dichiarata: lung. m 850 largh. m 30 ■ Lunghezza disponibile: lung. m 758 ■ Elevazione: 65 m slm ■ Fondo: erba ■ Circuito: sinistro ■ Giorni di attività: feriali e festivi ■ Frequenze radio: 130 Mhz ■ Numeri telefonici: 070/9949244 - 338/3802577

**Informazioni particolari:** Ostacoli: alta tensione ad est della pista ■ Precauzioni att./dec.: non sorvolare a bassa quota la spiaggia. ■ Avvertire per atterrare: si ■ Divieto di atterraggio per: no ■ Costi Hangaraggio e stazionamento: Euro 100 al mese ■ Tassa atterraggio: si ■ Personale in campo: sempre ■ Associazioni presenti: La Tana del Volo ■ Collegamento con altre strutture: si ■ Riferimento SOS: 112-113. Soccorso Elmas 070/240423 ■ Come arrivare in auto: Cagliari-Costaree-Castiadas

**Attività:** Discipline praticate: aerei, paracadutismo, delta a motore, ulm tre assi, delta volo libero, parapendio, aeromodellismo, ■ Scuola: paracadutismo, delta a motore, aeromodellismo, ■ Scuola di volo: La Tana del Volo scuola volo n.167 ■ Istruttori: Federico e Giuseppe Piano ■ Attività amatoriale: si

**Servizi:** Hangar: coperto, in muratura mq 400 + 400 mq ■ Distributore più vicino: 3000 m ■ Servizi interni: 40 posti letto con ristorante ■ Costo servizi interni: ristorazione pernottamento (vilette 4 posti) Euro 50,00 a persona mezza pensione ■ Servizio taxi: 380/5286398 070/9947155

**Turismo:** Alberghi: "Antica Sardegna" (bordo pista) ■ Camping: porto "Piratsu" a 5 km ■ Ristoranti: "Antica Sardegna" (bordo pista) ■ Convenzioni: "Antica Sardegna" (bordo pista) ■ Zone da sorvolare: tutta la costa Orientale, parco dei sette fratelli ■ Impianti turistici e località interessanti: Costa Rei, Villasimius (Contini Paolo)

Figura 2 La pagina relativa all'aviosuperficie di Castiadas come dall'edizione 2006-2007 dell'AvioPortolano, all'epoca dell'incidente senza dubbio la fonte di informazione più autorevole -sebbene non ufficiale- al riguardo dei dati di aviosuperfici (fonte: AvioPortolano, settima edizione). La lunghezza disponibile della pista (758m) è persino inferiore a quella misurata da parte di ANSV della strip (770m). Notare anche l'indicazione della linea di alta tensione ad Est della pista. Nella sua relazione ANSV ha applicato peraltro i requisiti (non dovuti per attività turistica) del DM 1 febbraio 2006 relativi a aviosuperfici impegnate in attività aeroscolastica o di Trasporto Pubblico Passeggeri.

Seguendo questa logica sembrerebbe evidente che dopo la sentenza, qualsiasi gestore di aviosuperficie in caso di incidenti sarebbe a rischio di simili condanne.

Ecco che tornando alla nuova bozza di regolamento proposta da ENAC molti sono i punti che ci fanno pensare che alla luce delle sentenze, si voglia tentare di applicare pedissequamente a tutte le nostre amate infrastrutture, le discutibili logiche della sentenza di Cagliari e il discutibile criterio restrittivo finora applicato dal DM 2006 solamente per usi TPP/Aeroscolastico (la presenza di istruttori qualificati o di piloti professionisti a bordo dovrebbe aumentare la safety delle operazioni). Lo scopo? Ridurne drasticamente il numero dichiarandone la non idoneità, anziché affrontare eticamente la questione, magari partendo dal perché le A/S sono nate e si sono diffuse esponenzialmente in Italia ( fenomeno quasi unico in Europa ) e magari chiedendosi anche come mai la scuola FLC che in Italia fa più ore in assoluto, oggi operi su di una Aviosuperficie privata.

Ci saremmo aspettati da ENAC un atteggiamento proattivo volto a considerare l'utilità sociale di queste strutture private e a proteggerle, con atteggiamento libertario, anziché una proposta di fatto repressiva che non fa altro che operare uno "spread" delle responsabilità a soggetti terzi all'ENTE, oltretutto applicando norme che condannerebbero l'85% delle Aviosuperfici a una chiusura certa.

**L'anno scorso**, pochi giorni dopo la pubblicazione della sentenza del tribunale di Cagliari, **AOPA Italia** ha attivato un tavolo di studio partecipato da Soci, eminenti esperti in materia legale, per produrre un white book di commento a lato della sentenza, un vero e proprio libero punto di analisi, a fronte del timore che la libertà di praticare le discipline del volo sulle aviosuperfici pesantemente colpite da questa sentenza shock, avrebbe potuto subire un contraccolpo pesantissimo.

Come tante altre volte, purtroppo non ci sbagliavamo. Passata la prima fase di riflessione e "digestione", che ci ha fatto valutare a lungo circa l'opportunità che questa analisi venisse resa pubblica per intuibili ragioni, dopo la recente pubblicazione di quello che dovrebbe essere il nuovo regolamento A/S, non possiamo più esimerci dal pubblicarlo per dar modo a tutti i piloti e operatori di leggere questo importante lavoro, utile a comprendere quanto sia importante condividere un pensiero comune, e quanto sia strategico non perdere l'ennesima opportunità di far sentire una unica voce, forte e qualificata, verso chi vorrebbe privarci dei nostri diritti, che non dovrebbero essere diversi da quelli che ha, chi per spostarsi usa automobili, imbarcazioni, treni e altri mezzi.

State con noi, AOPA Italia non molla, anche se a qualcuno piacerebbe molto...

Rinaldo Gaspari

## **NOTA ALLA SENTENZA DEL TRIBUNALE DI CAGLIARI N. 789 DEL 2021**

---

### **1. Premessa.**

Il 10 giugno 2021, il Tribunale di Cagliari ha depositato la motivazione della sentenza pronunciata il 12.3.2021 (è la n. 789 del 2021 del Registro Sentenze di quell'ufficio), relativa all'incidente aereo occorso in Sardegna, nell'aviosuperficie di Castiadas, il 30.8.2007, nel quale hanno perso la vita tre persone: il pilota dell'aeromobile Rockwell Commander 114B, marche D-ESHB e due passeggeri (la moglie e un'amica).

La sentenza giunge dopo ben 14 anni dai fatti, sicché la prescrizione dei reati è evento imminente e certo e la premura dei giudici di non farla maturare in quel grado di giudizio la più probabile spiegazione della fretta che ha prodotto una motivazione tanto superficiale e approssimativa.

La sentenza in questione si allega a questa nota per renderne agevole la lettura.

Essa rappresenta un pericolosissimo precedente per il mondo del volo in Italia, perché, per condannare gli imputati, afferma dei principi di diritto palesemente privi di fondamento che, se condivisi, porterebbero a una paralisi dell'attività di molte aviosuperfici e, addirittura, anche aeroporti del nostro Paese.

Dunque, fermo restando l'assoluto rispetto della magistratura in quanto indispensabile presidio della libertà democratica, non ci si può esimere dall'assoggettare a severa critica la sentenza medesima, sottolineando come tale attività miri a difendere le ragioni del volo e sia esercizio del diritto costituzionale riconosciuto ai cittadini dall'art. 21 della Costituzione (con specifico riferimento al diritto di critica della magistratura, ci si limita a citare, fra le tante tutte conformi, Cassazione Penale, Sez. V. 18 giugno 2009, n. 43403).

Per i motivi che si esporranno analiticamente di seguito, la sentenza qui in discussione è palesemente errata.

La sua motivazione contiene clamorosi errori in fatto e viola, in più passaggi, sia il diritto che la logica comune.

I giudici, infine, oltre a dimostrare di non avere alcuna percezione della loro ignoranza in materia di volo (cosa *normale*, ma che impone il ricorso a consulenti adeguati e non certo una ingiustificabile fiducia nelle proprie inesistenti competenze: emblematico sul punto il brano a pag. 8 della motivazione nel quale si afferma che l'anemometro fornirebbe informazioni sulla provenienza e intensità del vento), hanno fatto ricorso a espedienti retorici del tutto inappropriati, che tradiscono gratuito pregiudizio in danno degli imputati: basti, per tutti, l'affermazione tanto enfatica quanto gratuita, a pag. 19, *«Ma è ovvio che questa opzione avrebbe comportato per i CONTINI un mancato guadagno. Meglio tacere, quindi, il pilota si arrangerà, tanto egli, ai sensi dell'art. 11 del DM, cit., è tenuto a svolgere le operazioni di volo sulle aviosuperfici sotto la propria responsabilità»*. Con ciò attribuendo dolosi intenti di lucro illecito ai gestori di un'aviosuperficie per l'uso della quale – come per la quasi totalità delle altre simili in Italia – non è previsto il pagamento di alcun corrispettivo.

Questa nota analizzerà prima la dinamica dell'incidente e poi i profili di corresponsabilità illegittimamente attribuiti dal Tribunale di Cagliari agli imputati.

Si farà uso di termini quanto più possibile di uso comune, evitando, nei limiti del possibile, tecnicismi, in modo da consentire la più ampia comprensione possibile del testo.

## **2. La dinamica e le cause dell'incidente.**

La dinamica dell'incidente può essere ricostruita con più che soddisfacente certezza facendo riferimento alla relazione dell'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo), che può essere letta e scaricata a questo indirizzo: <https://ansv.it/wp-content/uploads/2020/08/Relazione-D-ESHB-1.pdf>.

L'ANSV è una autorità statale indipendente, che indaga per legge sulle cause degli incidenti aerei.

La sua autorevolezza è generalmente riconosciuta e lo stesso Tribunale di Cagliari ha fatto riferimento, nella motivazione della sentenza, al testo della relazione in questione.

Emerge da quella relazione che il pilota dell'aereo caduto è giunto all'aviosuperficie di Castiadas, nella quale si recava per la prima volta, **e ha fatto due giri del campo per rendersi conto della situazione e del contesto** (si evidenzia quest'ultima circostanza, che, come si dimostrerà, è sotto tanti profili di decisivo rilievo).

Quindi, ha compiuto un avvicinamento per atterrare per pista 01, con 10/15 nodi di vento in coda (cfr la testimonianza di un pilota che ha osservato la manovra da terra).

A un certo punto ha riattaccato e nel farlo ha commesso tre gravissimi errori:

1. non ha riconfigurato l'aereo, come avrebbe dovuto, retraendo il carrello e togliendo progressivamente i flap

2. ha eseguito una brusca (come si dirà appresso, per nulla necessaria) virata stretta a sinistra e, soprattutto,

3. ha fatto scendere la velocità dell'aereo al di sotto di quella di sostentamento, causando uno stallo a bassa quota risultato inevitabilmente fatale.

Ad onta dei toni immotivatamente drammatici utilizzati nella motivazione della sentenza, la riattaccata è una manovra per così dire "*ordinaria*" che ogni pilota dovrebbe essere in grado di eseguire in piena sicurezza.

Essa, come molte altre (dalla scivolata d'ala all'atterraggio senza flap, dal volo con un'avaria agli strumenti all'atterraggio con forte vento al traverso, eccetera), presenta sue specifiche criticità la cui conoscenza e comprensione fanno parte del programma di tutti i corsi per conseguire le licenze di volo. Né più né meno che mille altre comuni manovre, come, per esempio, affrontare un tornante in salita con una moto o effettuare, sempre con una moto, il sorpasso di un TIR in autostrada sotto una pioggia battente.

La criticità principale della riattaccata consiste nel fatto che l'aereo si avvicina al terreno con una configurazione caratterizzata da notevole resistenza aerodinamica – carrello e flap estratti, motore a regime prossimo al minimo – che si oppone al recupero nel più breve tempo possibile della velocità necessaria a garantire il volo in sicurezza. Sicché, quando il pilota decide di riattaccare, deve riconfigurare l'aereo secondo una procedura adeguata e corretta, per eliminare le cause della pregiudizievole resistenza aerodinamica predetta e deve evitare manovre che possano indurre lo stallo fino a quando l'aereo non avrà recuperato la necessaria velocità.

Il pilota che decide di riattaccare è, invece, a volte preda del desiderio di recuperare più in fretta possibile una quota di sicurezza e, per ottenere questo risultato, tende a “tirare” troppo la barra, facendo così scadere (proprio al contrario di ciò che serve) la velocità e propiziando lo stallo.

Nel caso dell'incidente qui in discussione, la dinamica del sinistro risulta caratterizzata da altri due fattori decisamente critici (oltre al normale comportamento di qualsiasi aeroplano richiesto di produrre in tempi brevi potenza e velocità).

Infatti, se si atterra con il vento in coda (e i 10/15 nodi che c'erano a Castiadas al momento dell'incidente sono decisamente molto rilevanti), la “*rampa di salita*” risulterà molto appiattita rispetto al normale.

Ciò perché, a parità di assetto, il vento in coda farà sì che l'aereo nella stessa unità di tempo “*percorra molta più strada*” per guadagnare quota.

Se il pilota non è ben addestrato e abituato a riconoscere questo fenomeno, avrà la sensazione di avere un assetto molto meno cabrato del solito e, invece di prendere atto che va tutto bene e bisogna solo lasciare all'aereo il tempo di recuperare quota, sarà indotto a “tirare la barra” per aumentare l'assetto, superando così l'angolo di incidenza critico, con le esatte conseguenze che hanno causato l'incidente qui in discussione.

A questo si deve aggiungere che, non avendo il pilota retratto i carrelli e – nella misura dovuta – i flap, l'aereo faticava molto a raggiungere la velocità auspicata, aumentando nel pilota la sensazione di “*non stare salendo abbastanza*”.

Infine, in virata la velocità di stallo aumenta e le cose peggiorano ulteriormente.

E il pilota dell'aereo caduto a Castiadas ha eseguito una brusca virata molto accentuata della quale, come si dimostrerà qui di seguito, non vi era alcuna necessità tecnica.

Questo tipo di incidenti, purtroppo, non sono rari. Come d'altra parte non è raro che esca di strada un'auto che affronta una curva a una velocità troppo alta o che cada un motociclista che piega la moto in curva senza avere un allenamento adeguato.

Nella sua indiscutibile tragicità, l'incidente aereo qui in discussione è del tutto "normale".

Come è "normale" che accada che un automobilista arrivi *lungo* a una curva. Quando accade, c'è una tecnica per non uscire di strada, che prevede manovre rapide e molto precise: scalare una marcia nel modo corretto e usare lo sterzo e i freni in modo diverso a seconda che l'auto abbia la trazione anteriore o posteriore.

Se l'automobilista, invece, si fa prendere dal panico e "si attacca ai freni" quasi certamente finirà fuori strada.

Secondo i dati dell'Istat, nel 2019 ci sono stati in Italia «172.183 incidenti stradali con lesioni a persone (...) con 3.173 vittime e 241.384 feriti». E nessuno si sogna di abolire le curve dalle strade né, per fortuna, di condannare i responsabili delle strade con le curve.

Lo stallo in riattaccata è, purtroppo, una evenienza possibile e non rara. Uno dei casi più recenti è quello occorso all'aeroporto di Roma Urbe il 25.5.2020, a un aereo che aveva a bordo un istruttore ben qualificato, nel quale ha perso la vita l'allievo. A questo link <https://tinyurl.com/w94r2msu> stralci testuali della perizia disposta dalla Procura della Repubblica, fra i quali il seguente: «**In estrema sintesi, in condizioni di elevati livelli di resistenza aerodinamica indotti dai flaps tutti estesi o da ratei di salita troppo elevati, la potenza fornibile dal gruppo elica/motore non è più sufficiente a far accelerare adeguatamente il velivolo esponendolo ad ulteriori riduzioni di velocità fino a raggiungere quella minima di sostentamento aerodinamico anche con motore erogante la massima potenza (...)**»



*quindi con il velivolo ancora animato da elevati ratei di salita e senza evidenze di adeguati interventi correttivi sui comandi di volo per riportare i parametri di salita entro i valori ammessi, la velocità di volo Kias è scesa al di sotto dei valori minimi di sostentamento con conseguente innesco di uno stallo aerodinamico in salita, situazione che si verifica quando le forze aerodinamiche generate dalle ali non sono più in grado di sostenere il peso dell'aereo ed anche i comandi di volo diventano inefficaci arrivando a perdere ogni controllo del mezzo». Situazione del tutto analoga a quella occorsa nell'incidente di Castiadas, verificatasi in un aeroporto – Roma Urbe – privo di ostacoli sul prolungamento della pista (a riprova del fatto che il problema non sono gli ostacoli, ma la cattiva gestione dell'energia).*

E un altro incidente ancora più recente quello occorso il 19.6.2021 a Padova (anch'esso aeroporto senza ostacoli nel prolungamento della pista), nel quale ha perso la vita un pilota espertissimo (<https://ansv.it/incidente-a-padova-deceduto-il-pilota>).

Una attenzione specifica va, poi, prestata al fatto che dalla relazione della ANSV emerge che il pilota dell'aereo precipitato, al momento dell'incidente, aveva l'abilitazione al volo (la “SEP LAND”) scaduta da 7 mesi e mezzo. Per i profani, il pilota volava come un'automobilista che abbia la patente scaduta.

Considerato che il rinnovo dell'abilitazione è pratica assai semplice (un volo di un'ora con esaminatore, se si sono fatte almeno 12 ore di volo nell'ultimo anno, o, in caso contrario, un volo di due ore con esaminatore), se ne deve dedurre che, come ipotizza anche la ANSV, il pilota in questione non volasse da parecchio tempo.

E in questo il volo è molto diverso dalla conduzione di un'automobile, perché, se non si guida da tempo, non è difficile condurre in sicurezza un'auto, mentre, se non si vola da tempo, è difficile pilotare con sicurezza e il volo con l'esaminatore è prescritto proprio per verificare il permanere delle capacità del pilota.

Non stupisce, dunque, la serie di errori marchiani fatti dal pilota nella riattaccata qui in discussione.

A tutto questo si deve ancora aggiungere che dalla relazione dell'ANSV sull'incidente emerge che il pilota ha portato a bordo con sé il suo logbook, il

registro con annotati tutti i suoi voli (cosa che non si deve fare proprio per evitare che il documento perisca in un incidente), e che, a causa di ciò, non è possibile sapere quanta e quale esperienza di volo egli avesse.

Dunque, il Rockwell Commander qui in discussione è caduto a Castiadas per le errate manovre di un pilota di ignota competenza ed esperienza, che volava con la licenza scaduta da molti mesi.

Non sembra potervi essere dubbio sul fatto che ciò che si è fin qui riassunto costituisca causa adeguata dell'incidente, da se sola pienamente idonea a causarlo, sì da restare concretamente irrilevanti, in diritto, eventuali (ma, come si dirà, certamente inesistenti) concause.

Dell'ulteriore decisivo rilievo che nella causazione dell'incidente può avere avuto la licenza scaduta del pilota si dirà ancora più avanti, a pag. 19.

### **3. Il tentativo del Tribunale di Cagliari di ridimensionare le responsabilità del pilota per rendere rilevanti le asserite corresponsabilità di terzi nella causazione dell'incidente.**

Chiarito con incontrovertibile certezza che l'incidente è stato causato da molteplici gravi errori del pilota costituenti da sé soli causa adeguata del sinistro, va analizzato il modo con il quale il Tribunale di Cagliari sia giunto ad affermare che la condotta del pilota non sia la causa esclusiva dell'incidente, ma ad esso abbiamo concorso altri (in particolare, gli imputati).

Il Tribunale sembra (il condizionale è d'obbligo in relazione alla discutibile tecnica di redazione della motivazione, contraria a criteri ritenuti fondamentali in materia: basti pensare al ricorso a espedienti retorici, a enfasi atecniche, a frasi ad effetto prive di stile e pertinenza, come a pag. 22, «*Ma quando mai: l'atterraggio era fallito; era in corso una disperata manovra d'emergenza per cercare di riprendere quota; il mezzo si avvicinava pericolosamente alla prime propaggini della collina e ai tralicci e, pensa tu, si approfittava di tale congiuntura per fare un grazioso inchino aeronautico di fronte all'amico*») giungere a tale convinzione sulla base della affermazione:

1. della asserita intrinseca oggettiva inidoneità della pista
2. di una mancata adeguata informazione al pilota sulle condizioni della pista.

Prima di affrontare i due temi appena elencati, è opportuno commentare gli espedienti retorici privi di logica e di aderenza ai fatti utilizzati dal Tribunale per descrivere il comportamento del pilota in modo da farlo apparire meno responsabile e da ingenerare la falsa convinzione che le condotte del pilota medesimo debbano essere state per forza di cose (?!) in qualche modo determinate da imprecisati fattori esterni.

A fronte del fatto incontrovertibilmente accertato che il pilota ha causato la caduta dell'aereo volando senza abilitazione e commettendo numerosi errori marchiani, il Tribunale scrive fra l'altro (le enfasi non sono originali e vengono poste per evidenziare passaggi importanti che verranno commentati di seguito):

Pagg. 7 e 8 della motivazione:

*«Dunque, dopo un volo senza problemi (v., sul punto, in particolare, la testimonianza del testé nominato sottufficiale), il velivolo era finalmente giunto in vista del campo.*

*In quel momento il vento soffiava dai quadranti meridionali e aveva la velocità, non più precisamente verificata, di dieci-quindici nodi.*

***Dopo aver effettuato un paio di giri di ricognizione**, il MARCAGNANI si era preparato ad atterrare appunto sulla pista 01, cioè in direzione da sud verso nord e, quindi, col vento in coda.*

*Poiché, **secondo il manuale d'istruzioni, il Commander poteva atterrare col vento in poppa fino alla velocità di dieci nodi**, deve ragionevolmente pensarsi (o, se si preferisce, non può escludersi, che il MARCAGNANI **avesse consultato l'anemometro di cui l'aereo era dotato; che avesse ricevuto da tale strumento di misurazione informazioni rassicuranti e che si fosse di conseguenza convinto di poter effettuare l'approdo in tutta sicurezza.***

*Aveva perciò abbassato il carrello e opportunamente orientato i flap e si era allineato alla pista, pronto all'atterraggio.*

*Ma, d'un tratto, prima che le ruote prendessero contatto col suolo, **aveva, per ragioni che non sono state accertate**, deciso di rinunciare all'approdo e di effettuare una riattaccata (in inglese go-around), cioè di interrompere la manovra*

di atterraggio e di riprendere quota, anche in tal caso non si sa se per tentare un nuovo approdo o andare ad atterrare altrove.

*Nella circostanza non aveva, come invece avrebbe dovuto, retratto il carrello né riposizionato i flap.*

*Al contempo, prima che l'aereo avesse raggiunto una quota sufficiente, aveva effettuato una stretta virata verso sinistra, ma, a causa dell'inclinazione così data al velivolo, della vicinanza al terreno, della bassa velocità e della resistenza all'aria opposta dal carrello e dai flap, le ali avevano perduto la portanza, così che la macchina, ormai senza più il controllo del pilota, aveva continuato la virata, effettuando una sorta d'inversione a "u", e, dopo aver sorvolato a bassissima quota la vicina strada Statale n° 125, che nel punto correva parallela alla pista, era infine precipitata e aveva preso fuoco».*

Con queste parole, il Tribunale tenta di accreditare la tesi che il povero sig. MARCAGNANI abbia sì commesso gli errori che sono già stati illustrati, ma che fosse un pilota accorto, vittima di un evento imprevedibile.

Tale obiettivo il Tribunale persegue ancora più avanti, con un altro espediente retorico:

Pagg. 21 e 22 della motivazione:

«5) Nella situazione testé descritta, il MARCAGNANI, accingendosi ad atterrare, non soltanto si era **inopinatamente trovato d'un tratto** a eseguire la riattaccata – la quale, se pure non è a stretto rigore una manovra d'emergenza, costituisce pur sempre uno sviluppo anomalo della fase d'approdo con finalità di riparo da una contingenza critica: in dottrina si usa l'ossimoro "rara routine" – ma **aveva anche dovuto contemporaneamente fare i conti con l'ulteriore complicazione costituita dalla presenza della collina e dei tralicci**, onde per cui non era stato in grado di gestire tecnicamente e psicologicamente la contingenza e aveva effettuato prima del tempo e in modo imperito la virata a sinistra, proprio per allontanarsi da quegli ostacoli, perdendo, in tal guisa, il controllo del velivolo.

**La valenza di tale conclusione trova conforto nell'impossibilità di spiegare altrimenti le ragioni del perché egli avrebbe effettuato la virata senza aspettare che l'aereo raggiungesse la quota di sicurezza.**

*Deve invero escludersi:*

*Un guasto meccanico, atteso che l'apposita consulenza disposta dal pubblico ministero, non contestata, ha accertato la perfetta efficienza del velivolo.*

**La possibilità che il pilota avesse effettuato volontariamente la stretta virata per riportarsi subito verso la testata della pista 01 e tentare un nuovo atterraggio.**

É, infatti, intuitivo che, per ripresentare l'aereo in posizione utile per un nuovo approdo alla testata della pista, sarebbe stata necessaria una virata ampia e non avrebbe avuto alcun senso seguire una traiettoria in senso inverso, parallela e vicina alla pista stessa.

**Inoltre, il MARCAGNANI poteva anche non essere un pilota esperto, magari non si era sufficientemente allenato, ma certo non poteva ignorare che le acrobazie a bassa quota sono fortemente sconsigliate, a maggior ragione se non si dispone di adeguata capacità e di un mezzo idoneo.**

**Del tutto inverosimile è, pertanto, l'ipotesi che la virata fosse stata deliberatamente effettuata così stretta per raggiungere in minor tempo la testata della pista e tentare un nuovo atterraggio, sia perché in tal modo l'obiettivo non poteva all'evidenza essere raggiunto, sia perché sarebbe del tutto illogico ritenere che il pilota avesse stimato che la vita propria e quella delle persone trasportate valesse meno dei pochi minuti (o, forse, delle poche decine di secondi) necessari per riproporsi correttamente all'approdo.**

III) L'eventualità che il MARCAGNANI si fosse avventurato a effettuare la virata mortale per salutare il DE MARIE che l'attendeva a bordo pista. Ma quando mai: l'atterraggio era fallito; **era in corso una disperata manovra d'emergenza per cercare di riprendere quota; il mezzo si avvicinava pericolosamente alla prime propaggini della collina e ai tralicci** e, pensa tu, si approfittava di tale congiuntura per fare un grazioso inchino aeronautico di fronte all'amico.

L'unica spiegazione razionalmente accettabile, dunque, rimane quella che vede il pilota effettuare repentinamente la virata in questione al fine di sottrarsi al pericolo, **inaspettatamente manifestatosi e nient'affatto immaginario**, di andare a schiantarsi contro la collina e i tralicci della linea dell'alta tensione che fronteggiavano la pista».

Numerose sono – e le si commenteranno analiticamente qui di seguito – le patenti illogicità che caratterizzano questi brani della motivazione.

La prima e più evidente è quella secondo la quale i giudici, invece di prendere atto che il pilota ha adottato comportamenti errati in violazione delle regole tecniche del volo, assumono come logicamente necessario che il pilota non avrebbe potuto commettere quegli errori e, se invece lo ha fatto, deve per forza esservi stato costretto da una necessità esterna (invece, come si dimostrerà, certamente insussistente).

Per fare un paragone agevolmente condivisibile anche dai non piloti, scrivere che *«Del tutto inverosimile è, pertanto, l'ipotesi che la virata fosse stata deliberatamente effettuata così stretta per raggiungere in minor tempo la testata della pista e tentare un nuovo atterraggio, sia perché in tal modo l'obiettivo non poteva all'evidenza essere raggiunto, sia perché sarebbe del tutto illogico ritenere che il pilota avesse stimato che la vita propria e quella delle persone trasportate valesse meno dei pochi minuti (o, forse, delle poche decine di secondi) necessari per riproporsi correttamente all'approdo»* ha lo stesso senso logico (nessuno!) di una sentenza che dica: *«La perizia in atti ha dimostrato che l'auto del sig. ROSSI è uscita di strada, causando la morte di lui, della moglie e dei due figli piccoli, perché egli è arrivato a ridosso della curva a velocità troppo elevata. Ma è del tutto inverosimile che il sig. ROSSI abbia mantenuto intenzionalmente quella velocità, sia perché a quella velocità l'obiettivo di fare la curva non poteva all'evidenza essere raggiunto, sia perché sarebbe del tutto illogico ritenere che il sig. ROSSI avesse stimato che la vita propria e quella delle persone trasportate valesse meno dei pochi minuti (o, forse, delle poche decine di secondi) necessari per percorrere la strada a una velocità più adeguata».*

Il brano della motivazione qui in discussione rappresenta, quindi, il più classico (e francamente deplorabile) esempio della *petizione di principio*, metodo che dovrebbe essere tenuto lontanissimo dalle motivazioni dei provvedimenti giudiziari.

Volendo rendere più elegante questa osservazione, viene in mente il grande Arturo Carlo Jemolo, che, nel commentare criticamente Cass. Sezioni Unite, 19 giugno 1936, scrisse che *«la decisione aveva preso la miglior via per giungere alla conclusione cui credeva di dover pervenire»*. Ad onta delle evidenze fattuali.

La motivazione non come antefatto logico del dispositivo, ma come suo ... *alibi!*

In definitiva, il “ragionamento” (!!??) del Tribunale di Cagliari si può riassumere con: *“Benché il sig. MARCAGNANI volasse con l'abilitazione scaduta e abbia sbagliato completamente sotto numerosi profili la riattaccata, non è possibile che lo abbia fatto senza una ragione che lo renda incolpevole o, quanto meno, non del tutto colpevole».*

Affermazione illogica e del tutto gratuita, che, peraltro, rende impossibile la difesa degli imputati, dando luogo a una presunzione non superabile.

Peraltro, nel caso di specie – come nella quasi totalità degli incidenti, per esempio, automobilistici – quella che viene in discussione è una responsabilità per colpa e non per dolo.

E' ovvio che, se l'automobilista si rendesse davvero ben conto che percorrendo una strada cittadina a quella velocità finirà con l'uccidere una bambina che attraversa la strada, rallenterebbe. Il problema è che egli non ha una corretta percezione del contesto, delle prestazioni erogate dalla sua auto e delle sue capacità.

Nessuno che abbia ucciso un pedone con l'auto aveva ritenuto proporzionato lo scambio fra il suo piacere di andare veloce e la morte del pedone.

Così il pilota del Rocwell caduto a Castiadas non ha deciso che valeva la pena di rischiare la vita sua e delle passeggere. Semplicemente non si è reso conto di come quelle vite fossero messe in pericolo dalla sua condotta imperita.

L'*overconfidence* è la causa della stragrande maggioranza degli incidenti. Aerei e non.

E passando agli altri brani sopra evidenziati.

*«**Dopo aver effettuato un paio di giri di ricognizione**, il MARCAGNANI si era preparato ad atterrare appunto sulla pista 01, cioè in direzione da sud verso nord e, quindi, col vento in coda.*

*Poiché, **secondo il manuale d'istruzioni, il Commander poteva atterrare col vento in poppa fino alla velocità di dieci nodi**, deve ragionevolmente pensarsi (o, se si preferisce, non può escludersi, che il MARCAGNANI **avesse consultato l'anemometro di cui l'aereo era dotato; che avesse ricevuto da tale strumento di misurazione informazioni rassicuranti e che si fosse di conseguenza convinto di poter effettuare l'approdo in tutta sicurezza**».*

Questo brano della motivazione è un coacervo sorprendente di illogicità assolute e di violazione dei canoni minimi di *costruzione* di una motivazione.

In fatto, perché, come sa chiunque abbia minimi rudimenti sul volo, l'anemometro non è in grado di offrire alcune neppure minima informazione sulla provenienza e intensità del vento.

Dunque, è oggettivamente impossibile – e frutto solo dei pregiudizi dei giudici già messi in evidenza, tendenti ad accreditare il pilota come meno “colpevole” di quanto con evidenza fosse – che il sig. MARCAGNANI abbia verificato il vento con l'anemometro.

Questa cosa può farla un EFIS (Electronic Flight Instrument System), ma l'aereo caduto a Castiadas è un Rockwell Commander costruito nel 1993 e si deve ragionevolmente escludere che ne fosse dotato.

Mentre sostenere che, siccome il manuale del Rockwell Commander prescrive di non atterrare con vento in coda superiore a dieci nodi, allora «*deve ragionevolmente [?????!!!!!!!] pensarsi*» che il sig. MARCAGNANI abbia verificato di trovarsi nelle condizioni previste dal manuale ha la stessa insensatezza di una sentenza che assolvesse un automobilista che ha investito e ucciso una bambina scrivendo che, siccome il limite di velocità in quella strada era di 50 km/h, allora «*deve ragionevolmente pensarsi*» che il sig. ROSSI «*avesse consultato il tachimetro, di cui l'auto era dotata, e ne avesse ricevuto conferma della sua corretta velocità*».

Lo stesso Tribunale deve essersi reso conto dell'illogicità di tale petizione di principio e deve avere pensato di porvi rimedio con il ricorso a un espediente retorico se possibile ancora più illogico, scrivendo: «*Poiché, secondo il manuale d'istruzioni, il Commander poteva atterrare col vento in poppa fino alla velocità di dieci nodi, deve ragionevolmente pensarsi (o, se si preferisce, non può escludersi), che il MARCAGNANI ...*».

E' oggettivamente impossibile comprendere che senso abbia utilizzare, in un contesto motivazionale come quello qui in discussione, l'espressione «*non può escludersi*» (che il pilota abbia verificato il vento), posto che sotto nessuno profilo l'impossibilità di escludere una certa condotta può tradursi nella prova che essa sia stata posta in essere e, addirittura, neppure in un indizio di ciò.

Inoltre, il fatto – affermato dal Tribunale – che «*secondo il manuale d'istruzioni, il Commander poteva atterrare col vento in poppa fino alla velocità*



*di dieci nodi»* non vuol dire affatto che poteva farlo sulla pista di Castiadas e pilotato dal sig. MARCAGNANI.

Il fatto che il manuale di volo dica che il Rockwell Commander può atterrare con vento in coda fino a dieci nodi nulla dice su quanta maggiore lunghezza di pista occorra per fare ciò.

Infatti, alle limitazioni operative della macchina si devono aggiungere quelle della pista e quelle del pilota.

Con 10/15 nodi di vento in coda, qualsiasi aeroplano e il Rockwell Commander fra questi ha bisogno di una pista più lunga per atterrare.

In sostanza, le regole tecniche del volo, ma anche il comune buon senso, lasciano chiaro che se un aereo può atterrare su una certa pista non è detto che possa farlo su un'altra e che se un pilota è in grado di eseguire una certa manovra non è detto che lo sia anche un altro pilota.

Per questo ogni pilota competente ha nella sua mente i suoi specifici limiti operativi, che risultano da un mix di capacità della macchina, di capacità del pilota e di contesto operativo.

Nel caso specifico dell'incidente in discussione, emerge testualmente dalla relazione dell'ANSV che la pista di Castiadas era lunga effettivi 626 metri e che il manuale di volo del Commander caduto, tenendo conto dell'essere la pista in erba e il vento in coda, indicava in circa 620 metri la lunghezza necessaria a potere effettuare l'atterraggio tentato dal sig. MARCAGNANI.

Il Tribunale di Cagliari, a pag. 19 della sentenza riconosce espressamente che il sig. Paolo CONTINI aveva detto al sig. MARCAGNANI, due giorni prima dell'incidente che la pista 01 era lunga 650 metri.

Chiunque pratichi il volo, anche solo occasionalmente, sa che le indicazioni sulle lunghezze di decollo e atterraggio contenute nei manuali di volo degli aerei sono come le indicazioni sul consumo di carburante contenute nei manuali della automobili.

Non sono propriamente false (ma quasi). Siccome definiscono *performance*

degli aeroplani che ne condizionano l'appetibilità commerciale, sono rilevate in condizioni per così dire “ideali” a mani di un pilota (per l'aereo) o di un guidatore (per l'auto) con le competenze, l'esperienza e la conoscenza del mezzo proprie del collaudatore dello stesso.

Dall'insieme di queste ultime evidenze, si deve dedurre che il sig. MARCAGNANI poteva riuscire ad atterrare nella pista 01 di Castiadas con il Rockwell Commander solo comportandosi da pilota perfetto (quale con evidenza non era) ed eseguendo l'atterraggio perfetto.

Per avere un'idea empirica della cosa, si può vedere a questo link <https://www.youtube.com/watch?v=ETVcCK476Bo> l'atterraggio di un Rockwell Commander 114 che, in assenza di vento (si vede la manica “appesa” ed è intuitivo il peggioramento di questa performance con poco meno di 30 km/h di vento in coda), ha utilizzato ben 701 metri di pista (la pista utilizzata può essere facilmente misurata utilizzando Google Map e, ovviamente, quella qui proposta è solo una esemplificazione empirica per i non esperti di volo; un esperimento scientifico richiederebbe l'accertamento di tanti altri fattori, dal carico dell'aereo all'elevazione della pista all'intensità dell'uso dei freni e altro).

A tutto questo deve aggiungersi che il pilota testimone dei fatti sentito dall'ANSV ha riferito che l'intensità del vento in coda al momento dell'incidente era di circa 10/15 nodi.

Dunque, più dei 10 nodi indicati dallo stesso Tribunale come intensità massima del vento in coda consentita dal Manuale di Volo del Rockwell Commander a prescindere dal problema della lunghezza di pista necessaria.

Sicché deve ulteriormente prendersi atto che il sig. MARCAGNANI ha tentato di atterrare con un vento ritenuto dal progettista e costruttore del velivolo di intensità superiore alla massima consentita.

Scriva ancora il Tribunale di Cagliari:

*«Nella situazione testé descritta, il MARCAGNANI, accingendosi ad atterrare, non soltanto si era **inopinatamente trovato d'un tratto** a eseguire la riattaccata – la quale, se pure non è a stretto rigore una manovra d'emergenza, costituisce pur sempre uno sviluppo anomalo della fase d'approdo con finalità di riparo da una*

contingenza critica: in dottrina si usa l'ossimoro "rara routine" – ma **aveva anche dovuto contemporaneamente fare i conti con l'ulteriore complicazione costituita dalla presenza della collina e dei tralicci**, onde per cui non era stato in grado di gestire tecnicamente e psicologicamente la contingenza e aveva effettuato prima del tempo e in modo imperito la virata a sinistra, proprio per allontanarsi da quegli ostacoli, perdendo, in tal guisa, il controllo del velivolo».

E ancora:

«L'eventualità che il MARCAGNANI si fosse avventurato a effettuare la virata mortale per salutare il DE MARIE che l'attendeva a bordo pista. Ma quando mai: l'atterraggio era fallito; **era in corso una disperata manovra d'emergenza per cercare di riprendere quota; il mezzo si avvicinava pericolosamente alla prime propaggini della collina e ai tralicci** e, pensa tu, si approfittava di tale congiuntura per fare un grazioso inchino aeronautico di fronte all'amico.

L'unica spiegazione razionalmente accettabile, dunque, rimane quella che vede il pilota effettuare repentinamente la virata in questione al fine di sottrarsi al pericolo, **inaspettatamente manifestatosi e nient'affatto immaginario**, di andare a schiantarsi contro la collina e i tralicci della linea dell'alta tensione che fronteggiavano la pista».

Anche queste sono affermazioni contrarie all'evidenza dei fatti, palesemente ispirate dal tentativo di accreditare il sig. MARCAGNANI come vittima di un evento inatteso avente in qualche modo le caratteristiche della *forza maggiore*.

Va, anzitutto, sottolineato con vigore che la riattaccata non può considerarsi sotto alcun profilo una «*manovra di emergenza*» come strumentalmente sostenuto dal Tribunale per alleviare il carico di responsabilità in capo al pilota.

La riattaccata è una manovra del tutto ordinaria (pur, come si è detto, con le sue criticità, comuni a tante altre manovre di volo), così tanto che la maggior parte degli istruttori di volo insegna agli allievi ad atterrare facendo conto che non è la riattaccata un *atterraggio mancato* ma l'atterraggio una *riattaccata abbandonata*. Alcuni (istruttori) insegnano anche che "se non sei pronto a riattaccare, non sei pronto ad atterrare". Ossia, insegnano a tenere in conto come assolutamente normale riattaccare.

Con riferimento a questa manovra, si illustra anche (nelle lezioni sul "fattore

*umano*”) quanto sia sciocco e pericoloso non riattaccare per timore di essere giudicati non bravi a eseguire un buon atterraggio “*al primo colpo*” (fra i tantissimi incidenti accaduti per la resistenza psicologica dei piloti a riattaccare, uno dei più impressionanti è stato quello che il 10.4.2010 ha ucciso 96 persone, fra le quali il Presidente della Polonia e molti autorevoli esponenti del Governo e del Parlamento di quel Paese: <https://tinyurl.com/ecfv3mdy>).

Ma ciò che è del tutto illogico nella sentenza qui in discussione è l’affermazione ripetuta tante (troppe!) volte che la causa dell’incidente sarebbe stata la presenza della collina e dei tralicci manifestatasi al pilota «**inopinatamente d’un tratto**», «**inaspettatamente**» e simili.

Lo stesso Tribunale riferisce nella sua motivazione (pag. 7), verosimilmente traendo il dato dalla relazione della ANSV, che il sig. MARCAGNANI, giunto a Castiadas, ha iniziato l’avvicinamento per l’atterraggio dopo avere fatto «*un paio di giri di ricognizione*».

Ora, non è possibile comprendere come avrebbe potuto il pilota non rendersi conto dell’esistenza e della collocazione della collina e dei tralicci ed esserne a un certo punto sorpreso *improvvisamente* e drammaticamente solo alla fine della sua errata manovra di atterraggio.

La collina e i tralicci sono pienamente e agevolmente visibili a grande distanza dalla pista e, comunque, non potevano in alcun modo sfuggire alla vista di un pilota che prima di provare ad atterrare ha compiuto non meno di «*un paio di giri di ricognizione*» del campo.

Può costituire “*intralcio inatteso*” una buca nascosta dall’erba della pista, la presenza di un filo elettrico sospeso o altre cose simili.

Non certo una collina di 300 metri e degli altissimi tralicci.

Per avere un’idea della cosa, la foto che segue:



è un frame del video che può vedersi a questo link <https://tinyurl.com/j8bz7rcf>, che riproduce un atterraggio a Castiadas per pista 01.

La pista è segnata nella foto con puntini rossi.

E' evidente e incontrovertibile che il sig. MARCAGNANI **non poteva non vedere la collina, la sua altezza e la sua posizione moltissimo prima di avvicinarsi alla pista** (intorno alla quale, peraltro, ha compiuto, come detto, almeno un paio di giri di ricognizione, come fa ogni pilota che atterri per la prima volta su una pista che non conosce) e ha avuto ampissima possibilità di decidere come rapportarsi al tema della presenza della collina e dei tralicci.

Egli, invece, ha deciso intenzionalmente di eseguire l'avvicinamento per pista 01 (come si dirà più avanti, avrebbe potuto scegliere di atterrare per pista 19, lasciandosi gli ostacoli alle spalle) e ha riattaccato solo alla fine. Il Tribunale, a pag. 8 della motivazione della sentenza scrive che il sig. MARCAGNANI ha deciso di riattaccare *«prima che le ruote prendessero contatto col suolo»*.

Cosa che è perfettamente coerente con quanto esposto sopra a proposito del fatto che si deve ritenere che il sig. MARCAGNANI non fosse capace di eseguire un atterraggio con quell'aereo su una pista di soli 650 metri con 10/15 nodi di vento in coda.

Ciò che con evidenza è accaduto non è che la collina è spuntata

all'improvviso (come sostenuto **contro l'evidenza e il comune buon senso** dal Tribunale di Cagliari), ma che il sig. MARCAGNANI, terminato l'avvicinamento ed eseguita la *flare*, si è accorto di essere *lungo*. Cosa che avrebbe dovuto rappresentarsi come ben possibile e, anzi, addirittura altamente probabile già prima di partire da casa, non essendo una pista di 650 metri semplice da avvicinare con un Rockwell Commander carico. Men che meno con vento in coda.

Né è possibile affermare che, quando vide la collina e i tralicci, il pilota non avesse molte alternative al provare ad atterrare, dato che **a soli otto minuti di volo da Castiadas** c'era (e c'è ancora) il comodissimo aeroporto di Cagliari (la cui pista è lunga ben 2.804 metri, contro i 650 di Castiadas) e a 45 minuti gli economici aeroporti di Olbia (pista lunga 2.445 metri) e Alghero (pista lunga addirittura 3.000 metri).

**Piuttosto, è ben possibile (*rectius* molto probabile) che il sig. MARCAGNANI potesse volere evitare gli aeroporti, per non correre il rischio che li venisse rilevato il suo abuso relativo al volare con la licenza scaduta.**

E', infatti, frequente, che negli aeroporti (caratterizzati, com'è ovvio, da un elevato livello di adempimenti burocratici) al pilota sia richiesto di compilare moduli di registrazione contenenti una serie di dati, fra i quali il numero della sua licenza di volo e la relativa data di scadenza.

**Sicché è probabile che la decisione presa dal sig. MARCAGNANI mentre faceva i giri di ricognizione sopra la pista di atterrare comunque a Castiadas nonostante le condizioni di vento in relazione alla lunghezza della pista sia stata pesantemente condizionata dal bisogno di evitare il rischio che, atterrando nel vicino aeroporto di Cagliari, si scoprisse che egli volava con la licenza scaduta.**

Per di più, il Tribunale nella sentenza dà atto (pag. 6) che l'aereo, al momento dell'incidente, aveva benzina a sufficienza addirittura anche per ritornare a Foligno, da dove era partito.

Dunque, tentare l'avvicinamento per pista 01 con vento in coda e collina davanti fu una consapevole libera scelta del pilota e resta oggettivamente del tutto inspiegabile come il Tribunale possa sostenere di credere che il sig. MARCAGNANI sia stato sorpreso «*improvvisamente*» (???) e drammaticamente dalla presenza

della collina quando era già alla fine del suo maldestro tentativo di atterraggio, posto che la collina era lì da sempre e lui l'aveva vista da tanto tempo prima di decidere di eseguire l'atterraggio.

Il Tribunale di Cagliari, a pag. 20 della sentenza richiama l'art. 11 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'1 febbraio 2006, che testualmente dispone:

*«1. Il pilota svolge le operazioni di volo sulle aviosuperfici **sotto la propria responsabilità** ed è tenuto a conformarsi alle norme e alle procedure di volo contenute nelle apposite pubblicazioni nazionali e alle eventuali limitazioni e prescrizioni dettate dalle competenti autorità.*

*2. L'attività aerea sulle aviosuperfici deve essere effettuata **a contatto visivo con il suolo, in condizioni meteorologiche non inferiori a quelle minime prescritte dalle regole del volo a vista e, limitatamente ai velivoli, nelle ore diurne**».*

Tali disposizioni, che il Tribunale di Cagliari mostra di non gradire, perché le ritiene – palesemente a torto – sfavorevoli al pilota e potenzialmente idonee a deresponsabilizzare i gestori delle aviosuperfici, sono ASSOLUTAMENTE LOGICHE e COERENTI con la natura delle attività che si svolgono nelle aviosuperfici.

Le aviosuperfici nascono per consentire il volo leggero.

Se ci fossero solo gli aeroporti, pochi aerei leggeri potrebbe volare.

Per molte ragioni. Dai costi di atterraggio e decollo, ai divieti di uso degli aeroporti per determinati tipi di aerei, ecc..

Del tutto non pertinenti, ingiusti e indizio di grave pregiudizio in danno degli imputati sono i seguenti brani della motivazione della sentenza:

- a pag. 19, *«Ma è ovvio che questa opzione avrebbe comportato per i CONTINI **un mancato guadagno**».*

- a pagg. 26-27: *«E invece, in realtà, in conseguenza del superficiale approccio compiuto dal VELOCE e dalla Macis alla problematica della sicurezza*

*della pista, nessuna verifica era stata proposta; nessun ulteriore accertamento era stato disposto e i CONTINI non avevano ricevuto alcuna prescrizione, sicché avevano discrezionalmente ritenuto di non fornire al MARCAGNANI alcuna specifica avvertenza, verosimilmente anche per non rischiare di perderlo come cliente».*

Come si vede nelle foto dell'aviosuperficie di Castiadas, essa consiste in una striscia di terreno in terra battuta di nessun valore economico (neppure quello minimo dei terreni agricoli), priva di infrastrutture di pregio e servizi significativi.

Con pochissime eccezioni, le aviosuperfici – in Italia e all'estero – non sono strutture finalizzate al lucro, ma supporti per appassionati.

Vengono realizzate e tenute in vita con le contribuzioni dei soci di associazioni locali allo scopo di consentire il volo leggero e da diporto.

Grazie ad esse è possibile volare anche con *apparecchi* del costo di poche migliaia di euri (in molti casi anche meno di diecimila).

I loro gestori – di diritto o di fatto – non chiedono compensi e non lucrano dall'arrivo di aeroplani.

E gli appassionati che vi atterrano non sono «*clienti*», come senza fondamento affermato strumentalmente dal Tribunale, ma altri appassionati del volo.

E, ovviamente, – ma si tratterà il tema in dettaglio più avanti – per le aviosuperfici la legge e i regolamenti non richiedono le stesse caratteristiche degli aeroporti (**basti dire che non è richiesto neppure un presidio ritenuto imprescindibile negli aeroporti come il servizio antincendio, che risulterebbe troppo oneroso per realtà tanto semplici**).

Inoltre, i gestori delle aviosuperfici a volte non sono piloti e, anche quando sono piloti, hanno una limitata conoscenza dei diversi tipi di aerei.

Dunque, non potrebbero mai essere i gestori delle aviosuperfici a elencare quali aerei e quali piloti sono in grado di atterrarvi.



**Solo il pilota competente di un aeroplano è in grado di decidere quali caratteristiche minime debba avere una pista per essere idonea al suo atterraggio.**

A Castiadas atterra con estrema facilità un Tecnam P92 e con estrema difficoltà un Rockwell Commander. Atterra più facilmente un Commander con poco carico a bordo di uno a pieno carico. Atterra più facilmente un Commander pilotato da un collaudatore esperto e lucido di uno pilotato da un pilota con l'abilitazione scaduta da sette mesi. Eccetera.

Per esempio, è solo il pilota – nel caso di specie, il sig. MARCAGNANI – che, sia nelle aviosuperfici che negli aeroporti privi di controllori del traffico (per i profani, non in tutti gli aeroporti sono presenti controllori di volo, molte volte essendoci solo addetti al servizio informazioni), decide quale pista utilizzare per l'atterraggio, valutando quella preferibile in relazione alle caratteristiche dell'aereo, della pista e del meteo e alle sue capacità.

**Quel tragico giorno a Castiadas il sig. MARCAGNANI poteva scegliere di atterrare per pista 19, cosa che gli avrebbe assicurato il vento di fronte (che rende sufficiente per l'atterraggio una pista più corta e più facile il governo dell'aeromobile nella fase della riattaccata) e l'assenza di colline dinanzi a sé.**

E di questo il Tribunale di Cagliari si dimostra ben consapevole, dato che, a pag. 16 della motivazione, scrive testualmente:

*«Dalla relazione integrativa depositata al pubblico ministero il 29 novembre 2007 dall' ausiliario della polizia giudiziaria Bonaguidi Fabio, rivelatosi tutt'altro che ostile agli imputati, in cui si legge: “Anche se l'avvicinamento risulta più facile dal punto di vista degli ostacoli per pista 01, sarebbe stato però opportuno pianificare un atterraggio per pista 19 ... in quanto ... in caso di riattaccata, la traiettoria di fronte alla pista sarebbe stata sicuramente più libera da ostacoli ...” (traduzione: l'atterraggio per pista 01 era sconsigliato per la presenza, di fronte alla pista medesima, della collina e dei tralicci, che rendeva pericolosa un'eventuale manovra di riattaccata)».*

dimostrando ancora una volta pregiudizio in danno degli imputati e illogicità nella motivazione.

La testimonianza del sig. Bonaguidi, infatti, viene utilizzata per affermare la pericolosità di un atterraggio per pista 01, ma il Tribunale non ne tiene conto per prendere atto che il sig. MARCAGNANI avrebbe potuto atterrare per pista 19, senza alcun ostacolo davanti a sé e ha scelto lui di atterrare per pista 01.

Egli verosimilmente scelse la pista 01 perché, a fronte degli svantaggi relativi al vento in coda (gravissimi!) e della collina sullo sfondo, consentiva un avvicinamento più facile perché caratterizzato da un *lungo finale* (solitamente preferito dai piloti meno esperti) invece che da un *finale in virata* (che richiede maggiore familiarità con la macchina).

Gli almeno «*un paio di giri di ricognizione*» del campo eseguiti dal sig. MARCAGNANI gli sono serviti proprio a questo: a scegliere fra le seguenti opzioni, osservando il campo operativo (ossia, pista, lunghezza e orientamento della stessa, contesto intorno, ostacoli, provenienza e intensità del vento ricavabili dalla *manica a vento* presente sul campo):

- tentare di atterrare o rinunciare, andando ad atterrare nel vicinissimo aeroporto di Cagliari (o anche tornare a casa)

- se decisione di atterrare, farlo per pista 19, con conveniente vento in fronte e riattaccata senza ostacoli, o per pista 01, con agevole avvicinamento in *lungo finale*, ma con vento in coda e ostacoli lontani ma sul prolungamento.

Egli ha compiuto le scelte che sappiamo. Scelte volontarie e consapevoli.

Quanto fin qui esposto, peraltro, non vale concettualmente solo per le aviosuperfici, ma anche per gli aeroporti. E non vale solo per i piloti poco esperti, ma per tutti.

Quando il Presidente Mattarella si è recato in volo all'**aeroporto** di Asiago (aeroporto di cui si dirà in dettaglio più avanti), i suoi piloti (piloti militari di grandissima esperienza e competenza) sono andati ad atterrare lì qualche giorno prima per verificare le difficoltà di quell'atterraggio (l'aeroporto di Asiago ha una elevata *field elevation* e ostacoli in fondo alla pista 08).

A questo link:

[https://www.ilgazzettino.it/vicenza\\_bassano/provincia/prove\\_tecniche\\_aere\\_o\\_presidenziale\\_asiago-1714845.html](https://www.ilgazzettino.it/vicenza_bassano/provincia/prove_tecniche_aere_o_presidenziale_asiago-1714845.html)

il resoconto di quella prova.

Ovviamente le caratteristiche della pista erano formalmente compatibili con le prestazioni del Falcon 900 (l'aereo utilizzato dal Presidente) come descritte nel Manuale di Volo, ma il poco margine a disposizione ha suggerito di andare a verificare sul campo se e come eseguire l'atterraggio e il decollo (ad Asiago è obbligatorio atterrare per pista 08 e la riattaccata è particolarmente critica, tanto che il "*tocca e riparti*" è **proibito**).

#### **4. La collina e i tralicci presenti a Castiadas.**

Si deve affrontare adesso l'argomento che i giudici di Cagliari ritengono decisivo e che, invece, fa strame delle norme – di legge e di regolamento – che disciplinano il volo oggetto del contendere e della logica.

Il Tribunale di Cagliari mostra di credere:

1. che la pista di Castiadas sia oggettivamente troppo pericolosa per essere lasciata aperta

2. che, se quella pista è ritenuta dal Ministero dei Trasporti inadatta ai voli scuola e al trasporto pubblico di passeggeri, allora va ritenuta inadatta a qualsiasi altro tipo di volo.

Il tema va trattato sotto tre diversi profili:

1. primo errore in fatto dei giudici di Cagliari

2. secondo errore in fatto dei giudici di Cagliari

3. violazione delle norme di legge sulla prova nel processo penale

4. e soprattutto inaccettabile abnormità in diritto delle tesi dei giudici di Cagliari.

Ma prima di affrontare questi temi è necessario sottolineare con chiarezza – per trarne le dovute conseguenze purtroppo ignorate dai giudici di Cagliari – che l'ANSV non ha, in nessuna delle due relazioni relative l'una all'incidente qui in

discussione e l'altra a uno – dalla dinamica del tutto diversa – occorso qualche giorno prima, raccomandato di chiudere l'aviosuperficie di Castiadas perché inidonea a causa della collina e dei tralicci.

Come già detto, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo è un ente di Stato indipendente, dotato di elevata competenza tecnica e formalmente deputato all'analisi degli incidenti aerei e alla formulazione di “raccomandazioni” (questo è il nome formale di quel tipo di atti) idonee a ridurre il rischio di incidenti futuri.

Dunque, è **assolutamente significativo** che in nessuna delle due relazioni appena citate l'ANSV abbia ritenuto di raccomandare né la chiusura e addirittura neppure la limitazione dell'uso dell'aviosuperficie di Castiadas a causa della collina e dei tralicci.

E la ragione di ciò è che, come si dirà qui di seguito, quella collina e quei tralicci non sono sotto alcun profilo ostativi alla operatività della aviosuperficie.

#### **4.1 Il primo grave errore in fatto dei giudici di Cagliari sul tema della collina di Castiadas.**

Il primo grave errore in fatto che commettono i giudici di Cagliari è quello di sostenere che la presenza di ostacoli – nel caso di specie, un collina e dei tralicci – sul prolungamento di una pista sia fatto intrinsecamente inaccettabile.

Dunque, è necessario osservare, per chi non è esperto di cose del volo, che nel mondo e in Italia ci sono **centinaia** di aviosuperfici, **ma anche di aeroporti** che hanno nel prolungamento della pista ostacoli simili a quelli di Castiadas o addirittura anche molto più “difficili” da affrontare.

Fra i tantissimi casi, ci si limita qui a indicare:

##### 1. Aeroporto di Megève:

Nelle foto seguenti, come si presenta la pista in fase di atterraggio (nella prima foto è indicata con punti rossi):



A questo link il video di un incidente occorso lì:

<https://www.youtube.com/watch?v=5McECUtM8fw>

## 2. Aeroporto di St Barts:



Le due foto che precedono riproducono uno dei tanti incidenti occorsi lì: l'aereo riprodotto nelle due foto finisce in mare per non essere riuscito a fermarsi prima della fine della pista e non avere riattaccato per tempo.

L'intero video dell'incidente può vedersi a questo link:

<https://www.youtube.com/watch?v=-z2o0ac1lm4>

### 3. Aeroporto di Courchevel



Nel cerchio rosso un aereo che non si è fermato in tempo e non poteva riattaccare per gli ostacoli sul prolungamento della pista e si è schiantato.

Il video dell'intero incidente può essere visto a questo link:

<https://www.youtube.com/watch?v=Uw7eBmi1Lt8>

Nessuno si è mai sognato di chiudere questi aeroporti o di far pagare ai loro gestori i danni causati da piloti che non hanno saputo gestire l'atterraggio.

Le due foto seguenti, riproducono il decollo di un aereo da un aeroporto austriaco:



Si tratta di frame di una bellissima pubblicità della Diamond Aircraft, che può vedersi a questo link:

<https://www.youtube.com/watch?v=cpNOF5-KMug>

Molto interessanti sono, poi, numerosi casi di preziosi apprezzatissimi aeroporti italiani.

Per brevità, ci si limiterà a citarne tre per tutti.



L'aeroporto di Bolzano, infilato in una valle fra le montagne:



L'intero video a questo link:

<https://www.youtube.com/watch?v=08LT0oWs5sw>

Il già menzionato aeroporto di Asiago.

Lì è obbligatorio atterrare per pista 08 e, per una serie di ragioni, la riattaccata è critica.

A questo link:

<https://ansv.it/wp-content/uploads/2021/06/Relazione-I-SANW.pdf>

è possibile leggere la relazione della ANSV relativa a un incidente occorso il 13.8.2019.

Il pilota di un Cessna 152 ha riattaccato (o fatto un *touch and go*, che tecnicamente è quasi la stessa cosa) e, nella successiva fase di salita, ha fatto stallare l'aereo che si è schiantato nel bosco.

Miracolosamente sopravvissuti gli occupanti dell'aereo.

L'ANSV ha attribuito la responsabilità a inesperienza, approssimazione ed errori del pilota.

Nessuno si è sognato e si sogna di chiudere Asiago (per fortuna).

E – di grande importanza per le somiglianza (in peggio) con la pista di Castiadas – l'aeroporto di Marina di Campo all'Elba.

La pista è lunga solo 949 metri.

Come si può vedere su Google Map, a soli **800 metri** dalla fine della pista 34 inizia una collina alta poco più di 1.000 piedi pari a **304 metri**.

Una situazione, quindi, in parte simile a quella di Castiadas, dove, però, stando alla sentenza del Tribunale di Cagliari (pag. 7 della stessa), i rilievi iniziano a 800 metri dalla fine della pista, ma la cima della collina è più bassa: 235 metri.

In parte molto peggiore, perché le colline occupano tanto dello spazio anche intorno alla pista (mentre a Castiadas non ci sono ostacoli ai lati della pista) e la riattaccata richiede cautele particolarissime.

Nello specifico occorre andare incontro alla collina e poi, quando sulla destra si apre una valle, virare per entrarvi dentro.

Nella valle sono presenti tralicci con cavi elettrici.

L'atterraggio all'Isola d'Elba per pista 34 si presenta così:



L'intero video può vedersi a questo link:

<https://www.youtube.com/watch?v=3UUbYw7AIEY&t=213s>

Ovviamente, come è *normale* che sia (come, purtroppo, è *normale* che quotidianamente in tante curve escano di strada automobili), nell'aeroporto di Marina di Campo sono avvenuti numerosi incidenti, diversi dei quali mortali.

Per verificarlo è sufficiente inserire la stringa “*incidente aereo Elba*” in un comune motore di ricerca.

A questo link:

<https://ansv.it/wp-content/uploads/2020/07/Relazione-OE-ADH.pdf>

c'è la relazione dell'ANSV relativa all'incidente occorso il 22.9.2014 al Diamond DA20, marche OE-ADH, nel quale hanno perso la vita un istruttore e il suo allievo.

La dinamica dell'evento è riassunta alle pagg. 12 e 13 della relazione, ove si dà atto che il pilota dovette tentare di superare delle linee elettriche sorrette da alti tralicci nelle immediate adiacenze dell'aeroporto.

E' importante sottolineare che in nessuno dei casi appena citati l'ANSV ha ritenuto di raccomandare la chiusura di alcuni di questi aeroporti e/o significative modifiche alle infrastrutture.

Cosa, peraltro, come già detto, accaduta anche con la relazione fatta dall'ANSV sull'incidente di Castiadas qui in discussione.

ANSV ha ritenuto che non ci fosse nulla di strano, di illegale, di inopportuno nel lasciare in esercizio quella aviosuperficie con quegli ostacoli davanti e intorno.

Lascia esterrefatti che una cosa che, come si dirà, è conforme a leggi e regolamenti e appare corretta, in termini di sicurezza del volo, alla autorità pubblica a ciò espressamente deputata – l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo – venga ritenuta inadeguata da magistrati che non sanno neppure come funziona un anemometro.

## 4.2 Il secondo grave errore in fatto dei giudici di Cagliari sul tema della collina di Castiadas.

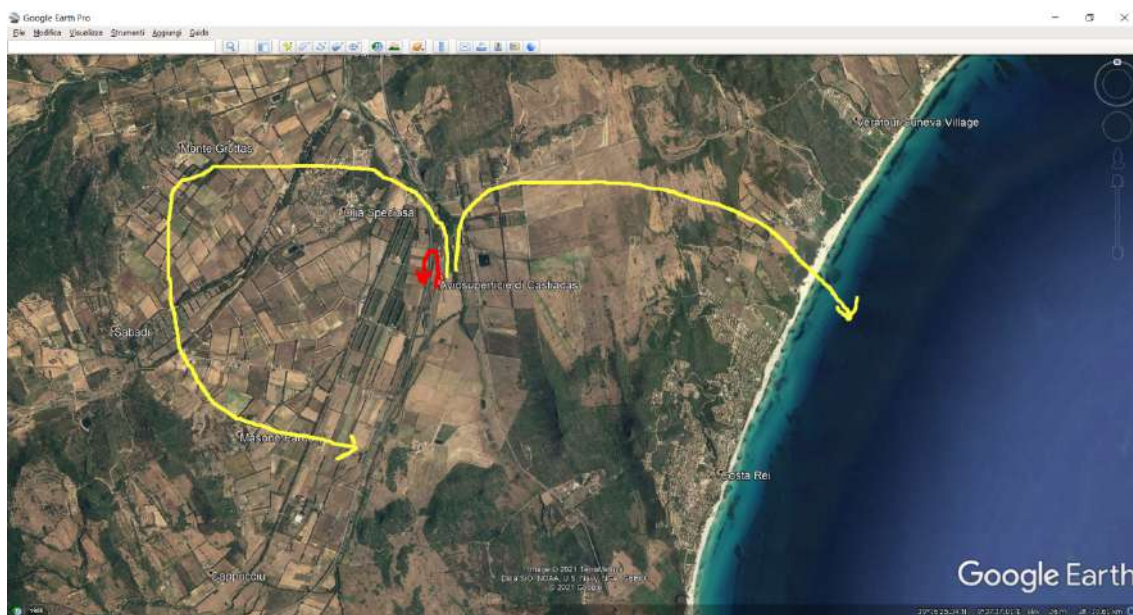
Il secondo grave errore commesso dai giudici di Cagliari è quello di dare l'impressione di credere – perché la motivazione è, sul punto, approssimativa e involuta – che la collina e i tralicci dovessero essere superati in altezza dagli aerei in decollo o riattaccata per pista 01.

Laddove è di tutta evidenza che, come accade in tutti gli altri aeroporti sopra citati (Marina di Campo per primo), la collina e gli altri ostacoli vanno semplicemente evitati virando.

Ma, ovviamente, virando correttamente.

E nessun dubbio può esservi sul fatto che a Castiadas era ed è possibile virare in tutta sicurezza dopo il decollo o la riattaccata per pista 01.

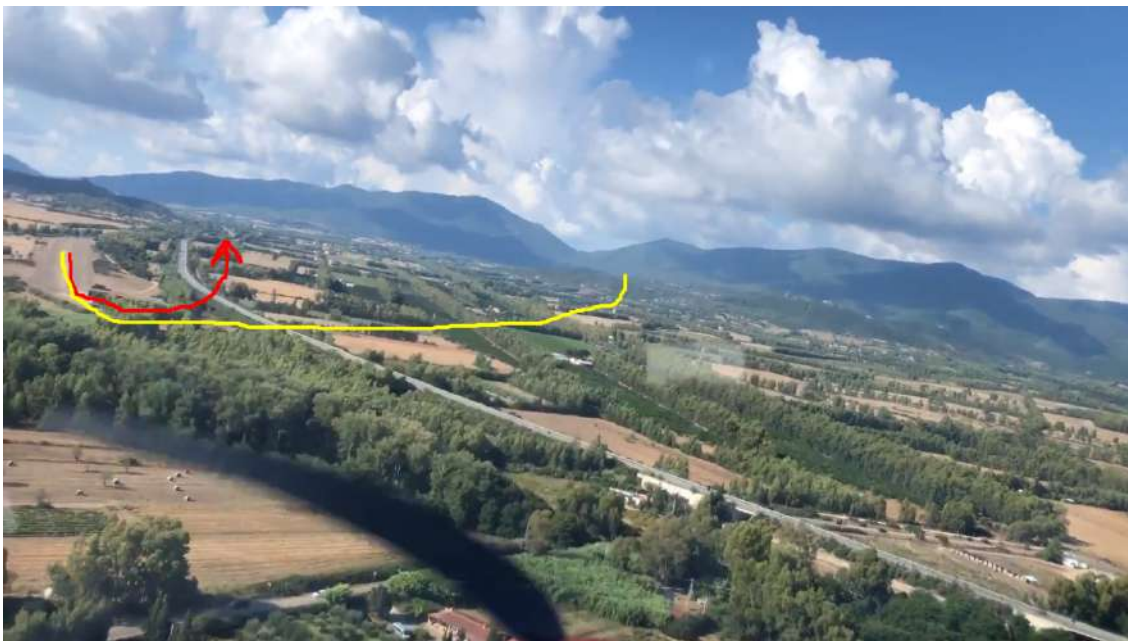
La foto che segue è tratta da Google Earth :



In rosso è segnata la traiettoria della assurda virata a “U” fatta dal sig. MARCAGNANI.

In giallo sono segnate le virate che, IN ASSOLUTA SERENITA' E SICUREZZA, egli avrebbe potuto fare, in considerazione dell'enorme quantità di spazio privo di rilievi e ostacoli significativi.

Le stesse traiettorie (in rosso quella seguita dal sig. MARCAGNANI, in giallo l'altra agevolmente praticabile) sono segnate nella foto che segue:



A questo link:

<https://www.youtube.com/watch?v=L4oXaORQtBA>

un video che mostra il tantissimo spazio a disposizione.

Il Rockwell Commander non è caduto perché il sig. MARCAGNANI ha fatto l'unica virata possibile per evitare degli ostacoli (perché mille altre molto più sicure avrebbe potuto farne correttamente), ma perché egli ha “tirato” inappropriatamente la barra, facendo stallare l'aereo, costringendolo, fra l'altro, a una virata inutilmente e insensatamente stretta.

Sulle conseguenze – purtroppo fatali – di virate tentate in assenza dell'energia necessaria c'è ampissima letteratura, come può agevolmente verificarsi inserendo in un motore di ricerca la stringa “*the impossible turn*” (la virata impossibile).

Il Tribunale di Cagliari tratta il tema a pag. 21 della motivazione, incorrendo ancora una volta in palese illogicità e “*petizione di principio*” in favore del pilota e in danno degli imputati.

Scrivono testualmente i giudici:

*«Deve invero escludersi:*

*(...)*

*II) La possibilità che il pilota avesse effettuato volontariamente la stretta virata per riportarsi subito verso la testata della pista 01 e tentare un nuovo atterraggio.*

***É, infatti, intuitivo che, per ripresentare l'aereo in posizione utile per un nuovo approdo alla testata della pista, sarebbe stata necessaria una virata ampia e non avrebbe avuto alcun senso seguire una traiettoria in senso inverso, parallela e vicina alla pista stessa.***

***Inoltre, il MARCAGNANI poteva anche non essere un pilota esperto, magari non si era sufficientemente allenato, ma certo non poteva ignorare che le acrobazie a bassa quota sono fortemente sconsigliate, a maggior ragione se non si dispone di adeguata capacità e di un mezzo idoneo».***

Il Tribunale, dunque, si rende ben conto che una virata ampia sarebbe stata più sicura e più adeguata a ciò che si sarebbe dovuto fare e aggiunge addirittura che **«non avrebbe avuto alcun senso seguire una traiettoria in senso inverso, parallela e vicina alla pista stessa»**, cosa che invece il MARCAGNANI ha incontrovertibilmente fatto, ma, invece di prendere atto che il MARCAGNANI ha fatto una cosa imprudente, imperita e scellerata, lo “*assolve*” sostenendo che **«il MARCAGNANI poteva anche non essere un pilota esperto, magari non si era sufficientemente allenato, ma certo non poteva ignorare che le acrobazie a bassa quota sono fortemente sconsigliate, a maggior ragione se non si dispone di adeguata capacità e di un mezzo idoneo»**.

La storia del volo dimostra incontrovertibilmente che centinaia di piloti che certamente non ignoravano i rischi delle acrobazie a bassa quota sono morti ... facendo acrobazie a bassa quota.

A questo link:

<https://www.youtube.com/watch?v=Pn90o9kplpo>

può vedersi il video della tragica morte di un pilota militare italiano fra i più esperti, occorsa per la sola ragione dell'aver eseguito una manovra rovescia partendo da una quota troppo bassa.

La “motivazione” del Tribunale di Cagliari è così tanto assurda quanto lo sarebbe una che dicesse: «*E' vero che il sig. ROSSI è morto facendo una pericolosa impennata con la moto nel traffico cittadino, ma deve escludersi che egli l'abbia fatta intenzionalmente, perché sarà anche stato un motociclista poco esperto ma certo non poteva ignorare che le impennate nel traffico sono fortemente sconsigliate, a maggior ragione se non si dispone di adeguata capacità e di un mezzo idoneo*»!!!!!!!

Davvero, si tratta di un brano della motivazione della sentenza del Tribunale di Cagliari impensabile e inaccettabile sotto il profilo tecnico-giuridico e del dovere del giudice di fornire una motivazione vera e adeguata per la sentenza.

#### **4.3 La violazione delle norme di legge sulla prova nel processo penale.**

Con riferimento al tema testé discusso, peraltro, i giudici di Cagliari incorrono in una clamorosa violazione delle norme di legge sulla prova nel processo penale.

Come noto, deve essere l'accusa a provare i suoi assunti in fatto.

Nel caso di specie, l'accusa avrebbe dovuto provare che non era possibile fare in tranquillità e sicurezza una virata con raggio, velocità e assetto corretti.

Tale prova l'accusa **non si è in alcun modo peritata di fornire**, anche perché l'evidenza dello stato dei luoghi (riprodotti nelle foto riportate sopra e in mille altre che possono trarsi dal web) dimostra che quella virata era certamente e agevolmente possibile.

E ciò era più che sufficiente per **imporre** l'assoluzione degli imputati.

Ma c'è di più e di peggio.

Perché a pag. 18 i giudici scrivono *«che i CONTINI hanno, pendente il processo, effettuato un esperimento (i cui esiti sono documentati in atti) il quale aveva dimostrato che la riattaccata era possibile in condizioni di sicurezza (certo, ma da un pilota le cui capacità di guida potrebbero anche essere non comuni, con un aereo di modello diverso da quello condotto dal MARCAGNANI e, comunque e soprattutto, previa apposita e consapevole organizzazione e preparazione dell'evento, apposita e consapevole organizzazione e preparazione che, invece, al MARCAGNANI medesimo era stata preclusa a cagione della mancanza delle necessarie informazioni che gli imputati avrebbero dovuto fornirgli e che colposamente non gli avevano fornito)»*.

Dunque, non solo l'accusa non ha dimostrato che una virata sicura era impossibile, ma i CONTINI hanno dimostrato praticamente, con un esperimento, che era, invece, possibile.

E i giudici non hanno tenuto conto di questa prova ipotizzando **del tutto senza prove**, con ulteriore ricorso a una petizione di principio ostile agli imputati, che a eseguire la prova sarebbe stato *«un pilota le cui capacità di guida **potrebbero** anche essere non comuni»*.

Ennesimo deplorabile ricorso a espressioni coniugate al condizionale (*«potrebbero»*) utilizzate come argomento di prova in danno degli imputati, laddove l'art. 533 del codice di procedura penale dispone che *«il giudice pronuncia sentenza di condanna se l'imputato risulta colpevole del reato contestatogli **al di là di ogni ragionevole dubbio**»* e non se l'imputato "potrebbe" essere colpevole o "non può escludersi che sia" colpevole (per usare alcune delle espressioni sorprendentemente utilizzate dai giudici di Cagliari).

Il tutto, peraltro, mentre gli stessi giudici, alle pagg. 12 e 13 della stessa sentenza riportano brani della seguente testimonianza:

*«Dalla testimonianza di Demarie Giuseppe: "Per la pista 19 (atterraggio in direzione sud), ci ho addestrato mia figlia, era così facile ... allora ho detto "La furbacchiona, come fa a essere così brava?! ... e ho detto: "Bimba gira giù il*



*ciuccio e andiamo ad atterrare per 01 – come aveva cercato di fare il Marcagnani – dove – guarda caso – se la cavava un po' meno bene ... »».*

Cosa che prova il fatto – del quale lo stesso Tribunale di Cagliari dà atto senza trarne le dovute conseguenze – che anche una allieva pilota inesperta era in grado di atterrare per pista 01, sia pure «*cavandosela un po' meno bene*».

A tutto questo si deve aggiungere ancora il commento ad altri due brani della sentenza.

Scrivono i giudici a pag. 17 della sentenza:

*«Né per escludere la pericolosità della pista, potrebbero invocarsi le circostanze:*

*- Che dall'inizio dell'attività dell'aviosuperficie, risalente alla metà degli anni novanta, non si fosse mai verificato alcun incidente in caso di riattaccata da pista 01: l'argomento è soltanto suggestivo e perde ogni valenza in mancanza di dati sulle riattaccate effettuate nel tempo (in teoria non può escludersi che nessun pilota si fosse mai trovato nella necessità di riattaccare in condizioni equivalenti a quelle in cui si era trovato il MARCAGNANI)».*

Mentre il dato di fatto obiettivo che in oltre dieci anni di attività della pista non si era verificato alcun incidente in decollo o riattaccata per pista 01 ha un suo obiettivo rilievo, seppure, ovviamente, da sé solo non decisivo.

E (scrivono) subito dopo:

*«Che numerosi utenti dell'aviosuperficie hanno dichiarato di essere sempre decollati anche in direzione nord senza problemi: a parte che costoro erano piloti provetti e conoscevano bene la pista e le sue caratteristiche, decisiva in senso opposto appare l'intuitiva differenza, sotto il profilo in esame, tra un normale decollo, che può essere pianificato da terra a tavolino, avendo di fronte la montagna e i piloni, cioè disponendo di tutti gli elementi per una ragionata programmazione, e la riattaccata effettuata dal MARCAGNANI, il quale si era trovato a dover gestire una situazione anomala presentatasi all'improvviso senza neppure disporre di tutti i dati oggettivi (perché, come si dimostrerà, i Contini non glieli avevano forniti) necessari per governarla».*

Non è dato sapere da quali emergenze probatorie i giudici abbiano tratto prova del fatto che i testimoni in questione «*erano piloti provetti e conoscevano bene la pista e le sue caratteristiche*».

Ma ancora una volta del tutto illogico è il brano:

«decisiva in senso opposto appare *l'intuitiva differenza, sotto il profilo in esame, tra un normale decollo, che può essere pianificato da terra a tavolino, avendo di fronte la montagna e i piloni, cioè disponendo di tutti gli elementi per una ragionata programmazione, e la riattaccata effettuata dal MARCAGNANI, il quale si era trovato a dover gestire una situazione anomala presentatasi all'improvviso senza neppure disporre di tutti dati oggettivi (perché, come si dimostrerà, i Contini non glieli avevano forniti) necessari per governarla*»

Emerge, infatti, con ogni evidenza da un semplice superficiale esame delle tante foto dei luoghi che, così come chi esegue un *normale decollo* dalla pista 01 ha «*di fronte la montagna e i piloni, cioè disponendo di tutti gli elementi per una ragionata programmazione*», anche il sig. MARCAGNANI, quando iniziò per sua libera scelta l'avvicinamento per pista 01 aveva «*di fronte la montagna e i piloni, cioè disponendo di tutti gli elementi per una ragionata programmazione*».

Mentre non può che ribadirsi ancora che non è in alcun modo possibile comprendere perché i giudici di Cagliari sostengano contro l'evidenza che il sig. MARCAGNANI «*si era trovato a dover gestire una situazione anomala presentatasi all'improvviso*»: come può sostenersi che la collina si sia «*presentata all'improvviso*»?

Infine, per i profani del volo va detto che, con riferimento al tema della collina qui in discussione, proprio al contrario di quanto sostenuto dal Tribunale di Cagliari, una riattaccata è più facile di un decollo.

Nel decollo, infatti, l'aereo parte da fermo, con zero energia, e il pilota può solo attendere che esso prenda velocità, sperando di acquisirne di sufficiente prima di dover virare.

Mentre nella riattaccata, l'aereo ha una rilevante energia cinetica e l'aumento di velocità che serve per volare in sicurezza è molto inferiore a quello che serve partendo da zero. Inoltre, il pilota può decidere quando riattaccare, se del caso facendolo con ampio margine, quando ancora alto e veloce.

#### 4.4 L'inaccettabile abnormità in diritto delle tesi dei giudici di Cagliari.

Ma ciò che davvero è più inconcepibile e inaccettabile nella sentenza del Tribunale di Cagliari qui in discussione è la assoluta contrarietà al diritto e abnormità degli *argomenti* utilizzati per sostenere l'inidoneità della pista di Castiadas in relazione alla presenza della collina e dei tralicci.

Scrivono i giudici alle pagg. 14 e segg. della sentenza:

*«3.6) Dalla considerazione che la pista in questione, proprio a causa del pericolo costituito dalla presenza della collina e dei tralicci, non avrebbe assolutamente potuto essere utilizzata per lo svolgimento di attività di trasporto pubblico passeggeri e di aeroscuola (v., in proposito, le consulenze richieste dal pubblico ministero, le quali hanno dimostrato che i parametri di sicurezza pretesi per tali attività, calcolati con lo specifico criterio matematico-geometrico previsto nell'Appendice 3 del DM, risultavano nella specie ampiamente superati).*

**Pertanto, se è vero che, secondo la disciplina in materia, frutto di risalenti studi e dell'esperienza aeronautica, un'aviosuperficie fronteggiata da un rilievo collinare sovrastato da tralicci con le menzionate caratteristiche era considerata tanto pericolosa da essere sempre interdetta alle attività di trasporto pubblico passeggeri e aeroscuola e se è vero che tali attività potevano essere praticate con qualsiasi aereo** (cfr., in proposito, quanto specificato dal nominato ing. Coppotelli all'udienza del 22 aprile 2016), **deve logicamente convenirsi sul fatto che quella stessa aviosuperficie fosse in generale in concreto pericolosa per il volo, quale che fosse la finalità di quest'ultimo**, a maggior ragione se non si pretermette di tenere in conto che, nella specie, la collina superava i parametri legali di ben oltre centocinquanta metri (v. sul punto, l'esame reso all'udienza del 28 ottobre 2014, pag. 30, dal consulente del pubblico ministero Comandante Alfredo Caruso, Capo Ufficio Investigazioni dell'ANSV, della cui autorevolezza, quindi, non può dubitarsi).

*Diverse le conseguenze giuridiche: la pista non poteva essere praticata per attività di trasporto pubblico passeggeri e aeroscuola e poteva invece essere utilizzata, soltanto con le precauzioni del caso, di cui si dirà, per tutte le altre attività non remunerate, ma uguale era e restava in ogni caso la sua pericolosità.*

*Detto altrimenti: la pista 01 di Castiadas, a cagione della presenza della collina e dei piloni, era certamente pericolosa per la sicurezza di ogni aereo che vi decollava o vi approdava, vuoi per effettuare trasporto pubblico di passeggeri,*

vuoi per effettuare attività aeroscolastica, vuoi per praticare diporto: di ogni aereo, dunque, compreso quello che il 30 agosto del 2007 era in uso al MARCAGNANI.

*Non si comprende perché mai, al cospetto della presenza di ostacoli importanti nelle direttrici d'approdo, l'atterraggio di tale aereo sarebbe stato vietato se il volo fosse stato effettuato per finalità di trasporto pubblico passeggeri e, invece, l'atterraggio stesso non potrebbe neppure essere considerato pericoloso se il volo fosse stato, così com'era, effettuato per finalità di diporto.*

*Di fronte a siffatta conclusione è del tutto irrilevante la, peraltro soltanto pretesa, conformità della pista stessa ai diversi parametri matematico-geometrici fissati per rilevare gli ostacoli pericolosi negli aeroporti commerciali, perché con questi le aviosuperfici nulla hanno in comune (v. art. 701 del cod. nav.), salvo, naturalmente, sostenere che la pista 01, interdetta all'attività di trasporto pubblico passeggeri e di aeroscuola con un piccolo aereo da turismo perché pericolosa, avrebbe invece potuto accogliere in sicurezza un qualsiasi aeroplano di linea, magari un Airbus 340 o un Boeing 747»*

I giudici del Tribunale, in sostanza, ammettono espressamente:

1. che, secondo la normativa – primaria e secondaria (leggi e regolamenti) – vigente, le caratteristiche della pista ostavano **solo** al suo uso per l'attività aeroscolastica e il trasporto pubblico di passeggeri;

2. che, dunque, poteva del tutto legalmente essere utilizzata per qualsiasi volo che non fosse attività aeroscolastica e trasporto pubblico di passeggeri;

3. **che, addirittura, la pista di Castiadas soddisfaceva e soddisfa i parametri matematico-geometrici fissati per rilevare gli ostacoli pericolosi negli aeroporti commerciali.**

Prima di esaminare analiticamente in dettaglio i brani della motivazione testé riportati, va sottolineato quello che è il principio di fondo relativo all'esercizio della giurisdizione nel nostro Paese.

Dispone l'art. 101 della Costituzione che «i giudici sono soggetti soltanto alla legge», pacifica essendo l'interpretazione che li vuole comunque soggetti alla legge.

In Italia i giudici hanno solo il potere di applicarla la legge, non anche di farla o di inventarsela.

Questo principio è assolutamente essenziale per la vita di uno Stato di diritto.

Se io decido di fare l'imprenditore del settore alimentare e mi dedico a produrre alimenti per le mense aziendali, verificherò e rispetterò le leggi e i regolamenti relativi alle mense aziendali, verosimilmente diversi da quelli relativi alle mense scolastiche.

E sia io imprenditore che lui, funzionario addetto a controllarmi, ci sentiremo *al sicuro* se avremo rispettato le leggi e i regolamenti che riguardano le cose che facciamo.

Mai possiamo aspettarci che arrivi un giudice di Cagliari e osservi che se certo cibo non va bene per le scuole non è logico che vada ritenuto idoneo alle aziende. Perché questa è una valutazione che puramente e semplicemente non gli compete, imponendo la quale commette un evidente abuso delle sue funzioni e del suo potere.

Scrivo testualmente il Tribunale di Cagliari:

«Non si comprende perché mai, al cospetto della presenza di ostacoli importanti nelle direttrici d'approdo, l'atterraggio di tale aereo sarebbe stato vietato se il volo fosse stato effettuato per finalità di trasporto pubblico passeggeri e, invece, l'atterraggio stesso non potrebbe neppure essere considerato pericoloso se il volo fosse stato, così com'era, effettuato per finalità di diporto».

Ciò che davvero non si comprende e inquieta moltissimo è che tre giudici confessino di non capire che la risposta alla loro domanda *«perché mai, al cospetto della presenza di ostacoli importanti nelle direttrici d'approdo, l'atterraggio di tale aereo sarebbe stato vietato se il volo fosse stato effettuato per finalità di trasporto pubblico passeggeri e, invece, l'atterraggio stesso non potrebbe neppure essere considerato pericoloso se il volo fosse stato, così com'era, effettuato per finalità di diporto»* è chiaramente e semplicemente **perché questo prevedono le leggi e i regolamenti!**

Né è possibile ritenere che i giudici di Cagliari non abbiano capito questo a causa della loro completa ignoranza di cose del volo, perché si tratta di uno schema legale e logico comune a una infinità (non è una esagerazione) di leggi e regolamenti.

Dell'infinito elenco che potrebbe farsi, ci si limita per brevità a quattro esempi.

In Italia è possibile, per esempio, circolare portando con se per un giustificato motivo un coltello con una lama lunga 30 cm, mentre è vietato e punito dalla legge penale portare un coltello con una lama da 10 cm, ma con la chiusura a scatto.

C'è da temere che i giudici di Cagliari, utilizzando gli argomenti sopra esposti, condannerebbero sia colui che porta il coltello con la lama da 30 cm che gli operatori di polizia che, avendolo visto, non lo hanno fermato, osservando che *«non si comprende perché mai sia vietato il porto di un coltello con la lama da 10 cm e sia permesso il porto di uno con la lama da 30 cm e perché mai si debba ritenere più pericoloso un coltello con la lama richiudibile nel manico di uno con la lama sempre esposta»*.

In Italia (e anche nel resto del mondo) le leggi e i regolamenti prescrivono per le autostrade che le curve non debbano avere un raggio inferiore a un certo valore e debbano essere munite, per tutta la loro lunghezza e in entrambi i lati, di guardrail con certe specifiche caratteristiche.

Inoltre, prescrivono che siano munite di recinzioni che impediscano, fra l'altro, l'ingresso di animali incustoditi.

Tutto questo non è, invece, prescritto per le strade comunali e provinciali e addirittura neppure per strade statali a elevato traffico.

Eppure è evidente che se una curva a gomito senza guardrail è pericolosa in autostrada è pericolosa anche su una comune strada statale. Prova ne sia l'elevatissimo numero di morti in ogni tipo di curva di ogni tipo di strada.

In Italia, leggi e regolamenti prescrivono per le piscine ad uso pubblico requisiti specifici non richiesti per le piscine di una villa privata.

Eppure i rischi sono uguali in entrambe le tipologie.

Per tornare al volo, **in tutto il mondo** per ottenere la licenza di pilota privato (PPL) è sufficiente un'esperienza di volo di almeno 45 ore.

Un pilota privato può portare con se un numero elevato di passeggeri, pilotando anche aerei molto potenti: per esempio, può portare 13 passeggeri – purché non paganti (si pensi a un gruppo di amici o ai soci di una associazione) – con un Cessna Caravan.

Per portare, invece, anche un solo passeggero – ma pagante – con un piccolo aereo come un Cessna 172, egli deve avere la licenza di pilota commerciale, che richiede una esperienza minima di volo di 150 ore, la conoscenza dell'inglese aeronautico (non richiesta per la PPL) e l'abilitazione al volo strumentale.

E' ovvio che da qualche settimana c'è da temere che, se un pilota privato facesse cadere per imperizia, un aereo al suo comando, uccidendo 13 passeggeri, i giudici di Cagliari possano condannare i funzionari di Enac per non averglielo impedito, perché pur essendo perfettamente legale quanto fin qui descritto, i giudici predetti *«non riescono a capire perché i passeggeri paganti debbano essere tutelati di più dei passeggeri non paganti e perché per portare in volo con un piccolo aereo un solo passeggero pagante vengano richieste competenze maggiori che per portare in volo con un grande aereo tredici passeggeri non paganti»*.

E si potrebbe continuare per centinaia e centinaia di pagine.

Assolutamente priva di senso è la parte evidenziata del seguente già citato brano della sentenza di Cagliari, che dimostra ancora una volta che i giudici che l'hanno scritta non hanno idea alcuna del mondo del volo:

*«Non si comprende perché mai, al cospetto della presenza di ostacoli importanti nelle direttrici d'approdo, l'atterraggio di tale aereo sarebbe stato vietato se il volo fosse stato effettuato per finalità di trasporto pubblico passeggeri e, invece, l'atterraggio stesso non potrebbe neppure essere considerato pericoloso se il volo fosse stato, così com'era, effettuato per finalità di diporto.*

*Di fronte a siffatta conclusione è del tutto irrilevante la, peraltro soltanto*

*pretesa, conformità della pista stessa ai diversi parametri matematico-geometrici fissati per rilevare gli ostacoli pericolosi negli aeroporti commerciali, perché con questi le aviosuperfici nulla hanno in comune (v. art. 701 del cod. nav.), **salvo, naturalmente, sostenere che la pista 01, interdetta all'attività di trasporto pubblico passeggeri e di aeroscuola con un piccolo aereo da turismo perché pericolosa, avrebbe invece potuto accogliere in sicurezza un qualsiasi aeroplano di linea, magari un Airbus 340 o un Boeing 747**».*

Nonostante, infatti, i giudici di Cagliari non lo sappiano, il concetto di “aeroporto commerciale” non è in alcuna relazione con le dimensioni degli aerei in genere e, in particolare, con un Airbus 340 o un Boeing 747.

Asiago, Bolzano e Marina di Campo sono pacificamente aeroporti commerciali, ma essendo le loro piste lunghe rispettivamente 1.120 metri, 1.230 metri e 949 metri, non hanno mai visto né vedranno mai alcun Airbus 340 né, men che meno, alcun Boeing 747.

Mentre ci sono voli commerciali compiuti con aerei come il Pilatus PC12 (9 passeggeri) o il Cessna Caravan (13 passeggeri) o il Tecnam P2012 (11 passeggeri) perfettamente idonei a operare in sicurezza sulla pista di Castiadas.

La foto che segue riproduce l'atterraggio con forte vento al traverso di un volo commerciale esercito con un ATR 42 (fino a 50 passeggeri) sull'aeroporto commerciale di Milos, in Grecia, che ha una pista lunga solo 795 metri (poco più di Castiadas), con davanti (come si vede nella foto medesima) una estesa formazione collinare più ampia di quella di Castiadas (ma a bordo c'è un pilota competente e non uno con la licenza scaduta come il compianto sig. MARCAGNANI).





Infine, va osservato che, a pag. 24 della sentenza, i giudici di Cagliari scrivono, con riferimento alle asserite, ma in realtà insussistenti responsabilità dei funzionari dell'ENAC:

*«Appunto in attuazione di tale programma ispettivo, il 20 aprile 2006, perciò poco più di un anno prima del verificarsi del disastro oggetto del presente processo, i funzionari dell'ENAC odierni imputati MACIS Rita e VELOCE Marco avevano, su disposizione del BATTISTONI, effettuato un sopralluogo sull'aviosuperficie Antica Sardegna e, pur essendosi specificamente interessati della valutazione degli ostacoli, com'era del resto espressamente previsto tra i loro compiti, **non avevano ufficialmente riscontrato alcunché in ordine alla collina e ai tralicci**, ma si erano invece limitati a rappresentare il dubbio che potessero costituire pericolo per la navigazione alcuni alberi non meglio identificati, ivi dimoranti (v. check list in atti: "È stata riscontrata la presenza di alberi che a vista sembrerebbero rientrare nel piano ostacoli")».*

Nulla i funzionari dell'ENAC avevano rilevato in ordine alla collina e ai tralicci **perché, per le ragioni già esposte delle quali i giudici di Cagliari si rifiutano di prendere atto, quella collina e quei tralicci non costituivano e non costituiscono ostacolo – né con riferimento alle leggi e regolamenti vigenti, né**

**con riferimento alle buone regole del volo – all’attività dell’aviosuperficie di Castiadas.**

**5. L’asserita omessa informazione al pilota, da parte dei gestori dell’aviosuperficie, delle caratteristiche della stessa.**

I giudici di Cagliari ascrivono ai gestori dell’aviosuperficie di Castiadas la colpa specifica di non avere fornito al pilota del Rockwell Commander tutte le informazioni necessarie ad atterrare in sicurezza.

In particolare, alle pagg. 18 e segg. della sentenza scrivono:

*«4) Gli stessi CONTINI, seppure, si ripete, gravati da una posizione di garanzia e da un obbligo d’informazione a favore degli utenti (art. 3, comma 1 e 3, del D.M.), **non avevano informato il MARCAGNANI dello specifico pericolo rappresentato dalla collina, né gli avevano consigliato come aggirarlo**: “Il gestore dell’aviosuperficie è responsabile della sua agibilità in condizioni di sicurezza anche in relazione agli ostacoli presenti lungo le traiettorie di decollo e atterraggio ed è tenuto a fornire agli utenti tutte le informazioni necessarie per la buona esecuzione delle attività”.*

*Infatti, il precedente 28 agosto, il MARCAGNANI aveva telefonato a Castiadas per ottenere l’autorizzazione all’atterraggio, aveva parlato prima con CONTINI Efisio, e, poi, con CONTINI Paolo, il quale si era limitato a fornirgli le seguenti informazioni: “Il sottovento sta a est del campo, il circuito va fatto a 700 piedi, la frequenza è 130, la lunghezza della pista è intorno ai settecento metri in una direzione e intorno ai 650 nell’altra e bisogna evitare di sorvolare l’abitato di Olia Speciosa” (v., sul punto, ancora, le dichiarazioni spontanee rese dall’imputato), **omettendo pertanto di prepararlo all’eventualità che, in caso di atterraggio per pista 01, stante la presenza della collina e dei tralicci, l’eventuale, successiva riattaccata avrebbe dovuto essere eseguita con particolari modalità, cioè, come spiegato al dibattimento dal Gerosa, virando, a un certo punto** e in un certo modo, per evitare quegli ostacoli (“... Gli ostacoli sono nella pista 01 ... il decollo per tale pista effettivamente comporta la necessità dopo il decollo di variare la prua ... quindi uno decolla, vira ed evita l’ostacolo, perciò la pista 01 è problematica perché bisogna fare questa virata ... “).*

**Se tali informazioni fossero state date, è del tutto ragionevole pensare che il MARCAGNANI, edotto per tempo dello stato dei luoghi e della loro influenza sulle manovre d'atterraggio, avrebbe potuto preventivamente pianificare le modalità dell'eventuale riattaccata e, al momento opportuno, si sarebbe trovato nelle condizioni di effettuarla in condizioni di sicurezza, oppure avrebbe scelto di atterrare per pista 19, ovvero, ancora, avrebbe scelto un'altra aviosuperficie.**

Ma, è ovvio, quest'ultima opzione avrebbe comportato per i Contini un mancato guadagno.

Meglio tacere, quindi, il pilota si arrangerà, tanto egli, ai sensi dell'art. 11 del DM, cit., è tenuto a svolgere le operazioni di volo sulle aviosuperfici sotto la propria responsabilità.

Senza considerare, tuttavia, che nel DM, cit., è previsto un modello collaborativo di ripartizione della gestione del rischio, la quale non è lasciata soltanto al pilota, ma postula pure, come si è già più volte evidenziato, ma sembra opportuno ripeterlo ancora, la partecipazione del gestore (art. 3, cit.) e, come si dirà, eziandio dell'ENAC (art. 10 DM cit., a cui adde l'art. 701 del cod. nav., cit.).

5) Nella situazione testé descritta, il MARCAGNANI, **accingendosi ad atterrare, non soltanto si era inopinatamente trovato d'un tratto a eseguire la riattaccata** – la quale, se pure non è a stretto rigore una manovra d'emergenza, costituisce pur sempre uno sviluppo anomalo della fase d'approdo con finalità di riparo da una contingenza critica: in dottrina si usa l'ossimoro "rara routine" – ma aveva anche dovuto contemporaneamente fare i conti con l'ulteriore complicazione costituita dalla presenza della collina e dei tralicci, **onde per cui non era stato in grado di gestire tecnicamente e psicologicamente la contingenza e aveva effettuato prima del tempo e in modo imperito la virata a sinistra, proprio per allontanarsi da quegli ostacoli, perdendo, in tal guisa, il controllo del velivolo.**

La valenza di tale conclusione trova conforto **nell'impossibilità di spiegare altrimenti le ragioni del perché egli avrebbe effettuato la virata senza aspettare che l'aereo raggiungesse la quota di sicurezza**».

E' opportuno partire dalla fine, osservando che la frase «la valenza di tale conclusione trova conforto nell'impossibilità di spiegare altrimenti le ragioni del perché egli avrebbe effettuato la virata senza aspettare che l'aereo raggiungesse la quota di sicurezza» non è pertinente, perché l'errore commesso dal MARCAGNANI non è consistito nel non «aspettare che l'aereo raggiungesse la quota di sicurezza», ma nel non chiudere i carrelli e ritirare i flap e nel tirare la barra in maniera impropria così da impedire all'aereo di mantenere la velocità

necessaria al suo sostentamento (l'incidente sarebbe avvenuto ugualmente anche se l'aereo avesse avuto una quota maggiore).

Quanto al resto, si è già più volte osservato come sia evidente che la eventuale (perché il Tribunale non dice da dove tragga la prova che l'informazione non venne data) mancata notizia dell'esistenza della collina e dei tralicci sia concretamente irrilevante nella dinamica del sinistro, dato che il sig. MARCAGNANI non poté non vedere la collina e i tralicci medesimi da molti chilometri prima dell'arrivo alla pista e, comunque, durante gli almeno due giri di ricognizione del campo sicché, proprio al contrario di ciò che si sostiene nella sentenza, egli non può essersi *«inopinatamente trovato d'un tratto»* dinanzi al problema e ha certamente avuto la possibilità di scegliere le modalità della riattaccata, così come di decidere di atterrare per pista 19 o dirottare per Cagliari o altro approdo compatibile con le possibilità del suo aereo e le sue capacità di pilota.

In definitiva, posto che la presenza e le caratteristiche della collina sono risultate palesi al sig. MARCAGNANI molti chilometri e molto tempo prima che egli decidesse di provare ad atterrare, quando ancora volava a quota e velocità di tutta sicurezza, in nessuna diversa condizione egli si sarebbe potuto trovare se ciò appariva evidente e chiaro dinanzi ai suoi occhi gli fosse stato reso noto con ulteriore anticipo.

La collina non è comparsa improvvisamente a un automobilista da dietro una curva cieca della strada, è apparsa con ampio anticipo a un pilota, che, per decidere cosa fare, ha anche fatto almeno due giri di ricognizione del campo.

E il brano a pag. 22 della sentenza in cui è scritto *«l'unica spiegazione razionalmente accettabile, dunque, rimane quella che vede il pilota effettuare repentinamente la virata in questione al fine di sottrarsi al pericolo, **inaspettatamente manifestatosi** e nient'affatto immaginario, di andare a schiantarsi contro la collina e i tralicci della linea dell'alta tensione che fronteggiavano la pista»* è assolutamente surreale, contrastando con l'evidenza del fatto che al sig. MARCAGNANI non può in alcun modo essersi *manifestato inaspettatamente* il pericolo di *«andare a schiantarsi contro la collina»* dato che egli aveva iniziato l'avvicinamento alla pista 01 per l'atterraggio lasciando la quota sicura a cui si trovava e volando verso la collina che aveva ben visibile davanti a sé e che pensava di evitare, se del caso, virando a sinistra. Salvo compiere la virata in modo imperito e inappropriato

## 6. Ulteriori abusi della logica da parte del Tribunale di Cagliari.

Vanno, infine, stigmatizzati due ulteriori palesi e deplorabili abusi della logica commessi dal Tribunale di Cagliari, che tradiscono ancora una volta pregiudizio in danno degli imputati.

Il primo riguarda il seguente brano della motivazione (a pag. 16):

*«Dalla circostanza, infine, particolarmente importante per la sua natura sostanzialmente confessoria, che, successivamente al disastro per cui si procede, i CONTINI avevano ridotto la lunghezza della pista, al chiaro scopo di allontanare gli aerei dalla collina e dai tralicci e, quindi, di ridurre l'intrinseca pericolosità della pista medesima (si chiarisce: tanto minore è la distanza tra la fine della pista e il rilievo che la fronteggia, quanto maggiore è l'inclinazione del piano di volo – per cui l'aereo si trova ad atterrare sempre più in picchiata e a decollare sempre più in impennata – e viceversa)».*

Per un verso, le parti qui evidenziate con enfasi e sottolineatura sono prive di senso, se è pacifico, come è pacifico, che nessuno ha mai ipotizzato che la collina e i tralicci dovessero essere *scavalcati*.

Non ha alcun senso che il Tribunale scriva (e il farlo è espediente retorico deplorabile) che si «*chiarisce: tanto minore è la distanza tra la fine della pista e il rilievo che la fronteggia, quanto maggiore è l'inclinazione del piano di volo – per cui l'arco si trova ad atterrare sempre più in picchiata e a decollare sempre più in impennata – e viceversa*», perché non è controverso che la collina e i tralicci andavano evitati virando, sicché non vi era alcun «*piano di volo*» da inclinare di più o di meno.

Mentre, per altro verso, non è possibile comprendere come si possa ritenere «*confessoria*» la condotta dei signori CONTINI!!!!!!

Dopo circa quindici anni di intensa attività dell'aviosuperficie, un pilota inesperto e con la licenza scaduta ha un incidente mortale. Il pubblico ministero mi accusa di averne la corresponsabilità per avere tenuto in esercizio l'aviosuperficie nonostante la presenza di una collina. Io mi difendo nelle sedi competenti e, nel frattempo, poiché intendo continuare a far volare me e i miei

amici, mi adeguo alle pretese del pubblico ministero medesimo e faccio ciò che lui, secondo me arbitrariamente, sostiene che avrei dovuto fare.

Sostenere che questo sia *confessorio* non è solo falso, ma (purtroppo) palesemente pretestuoso.

Uguali considerazioni devono farsi per l'accusa di falsificazione postuma di un documento ascritta ai funzionari dell'ENAC, a pag. 25 della motivazione della sentenza.

Quella falsificazione è certo cosa non commendevole, ma non ha la benché minima valenza confessoria, come ingiustamente e illegittimamente preteso dai giudici.

Viene ucciso un mio avversario. Sono innocente. Scopro di essere sospettato. Non ho un alibi. Me ne creo, per paura uno che si rivelerà falso.

Tale alibi falso non può in alcun modo essere considerato prova che sono l'assassino.

Sono un funzionario dell'ENAC che ha fatto il suo dovere. Un pubblico ministero che ignora completamente le regole del volo e, pur non ignorando la disciplina delle aviosuperfici, intende disattenderla mi accusa di avere omesso controlli che non dovevo fare.

Fingo di averli fatti.

Non è bello, ma – come chiunque (tranne i giudici di Cagliari) è in grado di comprendere – non prova che io pensi che il pubblico ministero abbia ragione né, men che meno, che io intenda confessare alcunché.

Il secondo abuso riguarda, invece, il seguente brano a pag. 27 della motivazione:

*«L'altro odierno imputato PERSICO Francesco, nella ridetta qualità di Direttore della struttura periferica la quale aveva assunto il compito di monitorare la sicurezza delle aviosuperfici dislocate sul territorio di competenza, sebbene informato di un incidente accaduto nella stessa pista il 28 agosto 2007 all'aereo pilotato dal nominato GEROSA (incidente del tutto diverso da quello in cui era rimasto coinvolto il MARCAGNANI, ma, comunque, di per sé indicativo dell'esistenza di possibili problemi di sicurezza della pista, come, peraltro, la Relazione tecnica elaborata dall'ANSV avrebbe puntualmente confermato), non aveva riesaminato l'incartamento relativo all'aviosuperficie (perfettamente disponibile all'ufficio, tanto che il VELOCE e la MACIS l'avevano poi potuto falsificare per cercare di sottrarsi alle loro responsabilità); non aveva preso atto delle perplessità manifestate dagli ispettori (i quali avevano escluso, ma con l'inaffidabile criterio dell'occhietto, la presenza di ostacoli pericolosi per il volo); non aveva disposto alcun nuovo approfondimento e, soprattutto, non aveva in via d'urgenza – come la massima prudenza, dovuta quando è in gioco la vita umana, avrebbe consigliato – sospeso l'esercizio dell'aviosuperficie o, a tutto voler concedere, sollecitato a chi eventualmente di dovere l'adozione dell'ordinanza di sospensione (cfr., su quest'ultimo punto, Cass., 5 ottobre 2018, Sacchetto)».*

Come riconosciuto dallo stesso Tribunale di Cagliari, l'incidente occorso a Castiadas pochi giorni prima a un altro aereo ha avuto cause del tutto diverse da quelle dell'incidente qui in discussione.

In quell'incidente nessuno si è fatto male e si è solo danneggiato l'aereo.

L'incidente è accaduto il 25 agosto 2007 (e non il 28 agosto, come scritto erroneamente dai giudici).

L'incidente mortale qui in discussione è avvenuto il 30 agosto.

Solo cinque giorni dopo l'altro, con il quale non ha nulla in comune, se non del tutto accidentalmente il luogo in cui entrambi sono accaduti.

E' davvero difficile credere che dei magistrati possano sul serio ritenere che l'ENAC avrebbe dovuto chiudere l'aviosuperficie a causa di un incidente banalissimo e, purtroppo, comunissimo in qualsiasi aeroporto e aviosuperficie: decollo abortito male.

Ma soprattutto che, anche a pensare di volerlo fare, potesse provvedervi entro quattro giorni (il quinto giorno è accaduto l'altro incidente).

I magistrati, strenui oppositori della loro responsabilità civile, dovrebbero agevolmente comprendere l'insensatezza di una tale pretesa.

Ma sul punto vi è di più, perché molto tempo dopo l'ANSV ha depositato la propria relazione sull'incidente del 25 agosto.

Essa può essere letta e scaricata a questo link:

<https://ansv.it/wp-content/uploads/2020/07/ANSV-I-PICC.pdf>

E può così constatarsi che, all'esito di essa, l'ANSV **non ha raccomandato la chiusura dell'aviosuperficie né ha fatto alcun rilievo alla presenza della collina e dei tralicci!!!**

L'ANSV ha raccomandato modesti interventi che non avrebbero avuto alcun rilievo nella dinamica dell'incidente del 30 agosto.

Non si possono concludere queste note senza osservare, infine, che la pretesa del Tribunale di Cagliari di fare colpa all'ENAC di non avere chiuso l'aviosuperficie dopo l'incidente del 25 agosto, oltre a tutte le irragionevolezza fin qui esposte, costituisce anche deplorabile applicazione del principio – sistematicamente ricusato da dottrina e giurisprudenza penali – della *causa* come *condicio sine qua non* dei fatti.

Per esporre in maniera sintetica e comprensibile anche ai non giurisperiti questo concetto, è sufficiente fare uno dei mille esempi possibili.

Nell'ospedale di Forlimpopoli, al quinto piano, c'è una finestra rotta.

Il servizio manutenzioni segnala la cosa al Direttore dell'ospedale medesimo.

Cinque giorni dopo da quella finestra si butta un pover'uomo afflitto da disturbi psichici.

Il Direttore dell'ospedale viene condannato per omicidio colposo, perché, se entro quattro giorni dalla segnalazione del Servizio manutenzioni avesse fatto chiudere l'ospedale fin quando la finestra non fosse stata riparata, il povero suicida sarebbe ancora vivo!