

## (244) Linate, sui limiti investigativi

Altri Paesi hanno da tempo sviluppato e maturato organismi specifici, per l'attività del trasporto in genere, quindi non solo ambito aviation ma anche in quello marittimo e stradale sviluppando ed acquisendo tecniche investigative di prim'ordine.

In Italia è stata attivata solo l'Agenzia ANSV. Deve provvedere esclusivamente all'indagine tecnica per gli "incidenti" e per gli "inconvenienti gravi".

Agli "inconvenienti" dovrebbe pensarci l'ENAC con le sue strutture.

Le agenzie o bureau investigativi aviation USA, UK e australiano sono, invece, nel corso degli anni (decenni) diventati leader indiscussi nelle indagini di incidenti aerei (ma non solo) avviando le cosiddette politiche proattive nella safety. Ancora ben prima che le direttive ICAO ed europee imponessero questi standard anche ai Paesi del vecchio continente.

L'ANSV italiana com'è ben noto:

- *"è stata istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, in attuazione delle disposizioni contenute nella direttiva comunitaria 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994. Lo stesso decreto legislativo ha anche modificato il codice della navigazione, limitatamente alla parte relativa allo svolgimento delle inchieste sui sinistri aeronautici".*
- *"L'ANSV è una istituzione pubblica, - prosegue "il chi siamo" download dall'homepage di [www.ansv.it](http://www.ansv.it) - caratterizzata da ampia autonomia, posta in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile, a garanzia della obiettività del suo operato, così come richiesto dalla citata direttiva comunitaria 94/56/CE.*
- *Per garantire la suddetta posizione di terzietà, l'ANSV è stata posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Si tratta quindi dell'unica istituzione aeronautica che non è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".*

Il lavoro investigativo ANSV è quindi una attività recente.

In passato le indagini aviation erano un compito assolto da ENAC per il settore dell'aviazione civile e dai militari per l'ambito della flotta aeronautica (AMI) e delle altre forze armate.

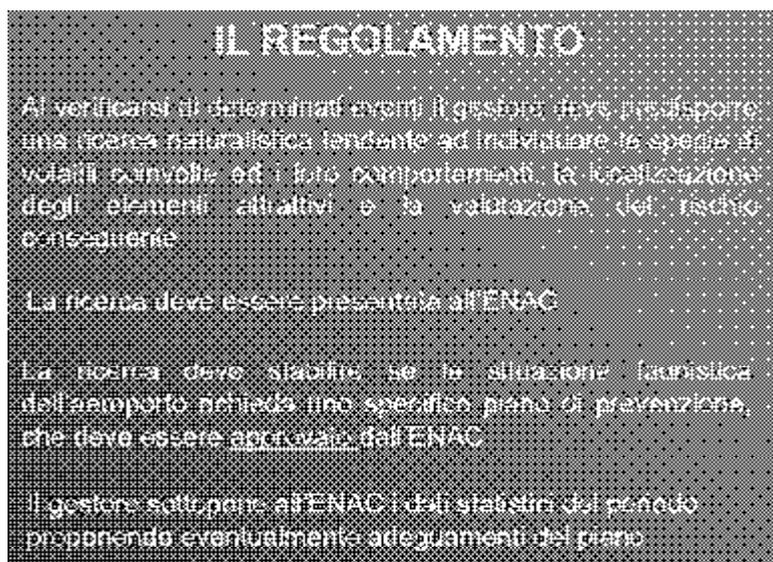
ANNSV in pochi mesi dovrebbero aprire e chiudere le indagini. Al massimo in 12 mesi.

Per qualcuna non è affatto così. Nonostante la gravità e le ripercussioni, infatti, almeno per uno di questi incidenti non è così. Il prossimo 1 giugno saranno trascorsi ben quattro anni dal crash di Linate, il Lear Jet finito sul capannone di Peschiera Borromeo dopo aver impatto volatili in decollo.



Quali ripercussioni potrebbero scaturire da una indagine ANSV che rivelasse la criticità operativa dello scalo metropolitano del Forlanini in prossimità dell'Idroscalo?

Quali conseguenze potrebbero affiorare se la presenza del laghetto dell'Idroscalo o di quelli attigui potesse essere identificata quale origine/concausa dell'impatto volatili?



Gli stralci del documento ufficiale del **Bird Strike Committee Italy** che stiamo proponendo sono oltremodo eloquenti.



Una storica e nobile tradizione investigativa aviation sembrerebbe appartenere ai paesi anglosassoni. **Aero habitat** non ricorda una indagine "aviation" che possa adeguatamente ricordare e caratterizzare le investigazioni italiane. Forse il caso Ustica? I due incidenti di Palermo negli anni '70? L'ATR 42 a Conca di Trezzo? Gli incidenti dell'aviazione commerciale italiana avvenuti degli anni '60? Qualche crash militare?

Ma è non è forse la sciagura di Linate del 2001, il più grave incidente italiana, quello sul quale si potrebbe efficacemente misurare lo stato dell'arte d'indagine aviation?

È piuttosto amaramente che bisogna concludere come in Italia le dinamiche incidentali aviation, le motivazioni reali, i retroscena ed i dettagli sembrerebbero purtroppo temi da approfondire secondo criteri di infotainment giornalistico – televisive piuttosto che oggetto di una visione d'insieme, ampia e articolata. Anche a rischio di mettere in imbarazzo eventuali potentati e grandi interessi. Le cronache giornalistiche sembrerebbero arrestarsi dinnanzi ad una informazione in grado di offrire al pubblico, ai lettori, telespettatori, dati, riscontri solidi e verificati. La Relazione ANSV 8 ottobre 2001 rivela non solo, secondo **Aero habitat**, i gravi limiti dell'indagine aviation in Italia, ma anche quelli dell'informazione.

10 aprile 2007