

AH



Linate 2001, una scomoda evidenza

28 febbraio 2007
a cura del com.te Giuliano Mansutti

www.aerohabitat.org

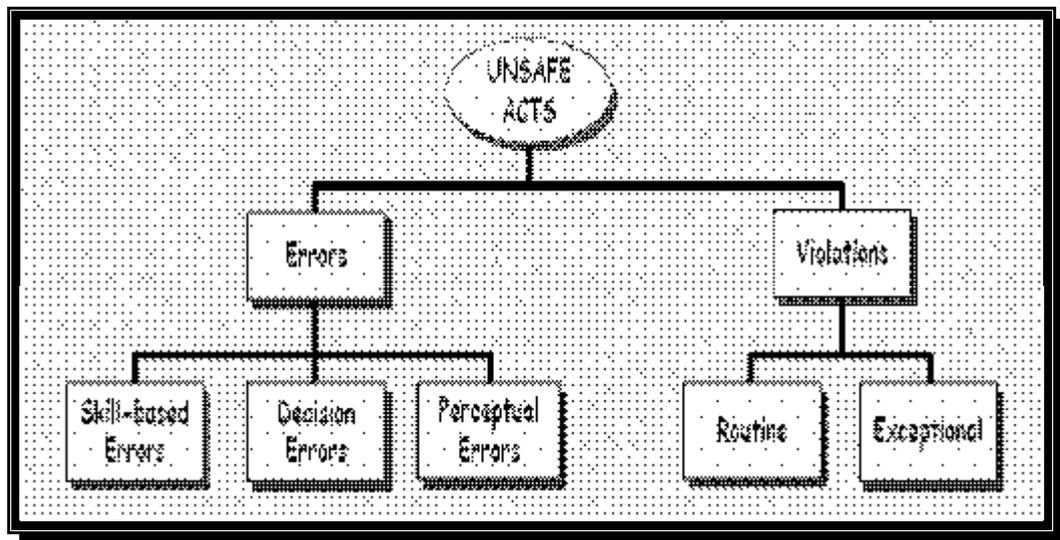
AEROHABITAT CENTROSTUDI - fax 065612317 - ahmain@aerohabitat.org
www.aerohabitat.org

PRESENTAZIONE

A cinque anni e mezzo dal maggiori incidente aereo italiano l'inchiesta tecnica e quella giudiziaria avrebbero già fornito le rispettive analisi, per entrambe non ci sono dubbi: si è trattato di errore umano. Non per **AeroHabitat CentroStudi**.

Le sottostanti evidenze, tratte dai comunicati divulgati on – line sul sito www.aeroHabitat.org, nella sezione dei comunicati stampa alla voce, **"Linate 8 ottobre, l'altra inchiesta"** permettono al lettore di scoprire l'annunciata scomoda verità.

- ❑ Indagine tecnica e indagine giudiziaria sono risultate un flop investigativo: in entrambe tutto è gravitato intorno al supposto errore umano dei piloti tedeschi;
- ❑ L'una e l'altra hanno trascurato la causa prima che è stata un'altra, la violazione deliberata dell'autorizzazione ricevuta dalla "torre – ground";
- ❑ I piloti del Cessna D – IEVX Citation II sapevano benissimo quello che facevano. E perché. Cinque anni trascorsi quasi invano. L'investigazione tecnica è risultata alquanto lacunosa;



Il criterio investigativo proposto da J. Reasono - adottato anche all'incidente di Linate - identifica tra gli Unsafe acts due opzioni d'analisi: Errors e Violations : a Linate l'ipotesi "Violations" , nonostante le evidenze - non ha trovato spazio sia nell'investigazione tecnica quanto in quella giudiziaria: perché?

- ❑ E adesso, che facciamo? **"Air safety through investigation"**, la sicurezza discende/scaturisce dalla investigazione (by *ISASI Forum*).¹
- ❑ "Eliminato l'impossibile, tutto ciò che resta, per quanto improbabile è la verità". (Holmes parlando con Watson).² Le più grandi verità sono sempre le più semplici
- ❑ Com'è ben noto le armi dell'arguzia, della logica, dell'istinto investigativo riescono a venir a capo di qualsiasi groviglio, riescono a dipanare e svelare

¹ **ISASI Forum** è un pubblicazione quindicinale della International Society of Air Safety Investigators, il motto "Air Safety Through Investigation" è il sottotitolo del magazine .

² *La scienza della deduzione*, secondo capitolo di "Uno studio in rosso".

qualunque mistero, inchiodare ogni responsabilità e colpa. Ma non è questo il caso.

- ❑ Nel settore dell'investigazione "aviation" che non è l'indagine della Procura, non prevale la cosiddetta "blame culture" bensì la ricerca delle cause e delle concause dell'evento nel più ampio contesto organizzativo, infrastrutturale, procedurale ed operativo. Oltre la "blame culture" quindi;
- ❑ Eliminando i possibili errori latenti, quando ci sono stati, quando esistono realmente "mistakes" o errori, ma quando invece si è di fronte a "violations" occorre innanzi tutto identificarli, riconoscerli. Altrimenti il sistema non impara e soprattutto si rinuncia al proprio compito storico: **l'indagine non migliora il sistema**;
- ❑ Dagli iniziali dubbi ed incertezze associate sia al criterio adottato, quanto all'esito investigativo conclusivo (ma il discorso vale per alcune perizie), **Aerohabitat** ha, nel corso tempo, fatto affiorare una serie d'incoerenze ed omissioni che, almeno per le nostre analisi, inquadrano e propongono un rinnovato scenario degli eventi e della dinamica incidentale di quella sciagurata mattinata di cinque anni orsono;
- ❑ La sensazione è estrema: l'intrigo/intreccio investigativo concluso è un flop colossale. Per quale ragione? I fatti non cessano di esistere solo perché noi li ignoriamo (A. L. Huxley);
- ❑ Senza fretta ma senza sosta, **Aerohabitat CentroStudi** ha continuato ad analizzare l'incidente di quel 8 ottobre 2001, ha approfondito le relazioni ANSV, le varie perizie e documenti disponibili verificando le sentenze e le motivazioni di primo grado;
- ❑ Negligenze ed eventuali approssimazioni nell'investigazioni come nell'analisi documentali, l'intreccio delle perizie in contraddittorio, una rete manifestatasi come un teorema istruttorio che si è imposto da subito, già nella prima fase dell'indagine, potrebbero aver oscurato ed impedito una visione allargata e trasparente degli eventi di quella mattina;
- ❑ Buon senso e chiare indicazioni potrebbero essere il punto da cui partire?
- ❑ Dopo i rilievi posti dall'ICAO sul ruolo svolto da ANSV sull'incidente di Linate da un lato, a seguito del resoconto della "controperizia scozzese" sulla Relazione Finale della stessa ANSV dall'altro, non potrebbero esistere i presupposti per la riapertura della vicenda dell'8 ottobre 2001?
- ❑ **Aerohabitat CentroStudi** essendo venuta a conoscenza dell'esistenza di un rapporto denominato "**Review of the ANSV Linate Report**", elaborato dal Prof. **Chris Johnson** per conto del Glasgow Accident Analysis Group, dell'University of Glasgow con data 8 febbraio 2005, si domanda quale attinenza possa rilevarsi tra l'Audit ICAO – relativamente a quanto trascritto più sopra - e questa specie di "**controperizia scozzese**". Il rapporto "**scozzese**", per quanto a conoscenza di Aerohabitat, analizza le investigazioni e la Relazione finale dell'ANSV sull'incidente di Linate dell'8 ottobre 2001 e nelle conclusioni – ecco la rilevante novità - emana ulteriori 25 Raccomandazioni di sicurezza. Queste andrebbero ad integrare le 18 Raccomandazioni emesse nel corso dell'inchiesta dalla stessa Agenzia per la Sicurezza del Volo italiana.

Indice cronologico inverso dei comunicati
Aerohabitat CentroStudi

- (241) Linate, una scomoda evidenza:
 - 24 febbraio 2007
- (240) Linate, aeroporti, ecco la sicurezza per ENAC:
 - 26 gennaio 2007
- (239) Linate, aeroporti, ENAC e rischio aereo:
 - 22 gennaio 2007
- (238) Linate: aeroporti, le cose da fare sono ancora tante, forse troppe:
 - 1 gennaio 2007
- (237) Linate, un madornale flop investigativo:
 - 12 dicembre 2006
- (236) Linate, comprendere & giudicare, purché senza errori umani e/o organizzativi:
 - 29 novembre 2006
- (235) Linate, troppo corta la R.E.S.A. di Linate:
 - 24 novembre 2006
- (234) Linate, la Procura di Milano ricorre in Cassazione:
 - 21 novembre 2006
- (233) Linate, convegno ASTRA/Fondazione 8 ottobre, standard, safety e aeroporti:
 - 18 novembre 2006
- (232) Linate, la prima causa:
 - 13 novembre 2006
- (231) Linate, gli interrogativi sulla sicurezza del Trasporto Aereo Italiano e relativo convegno:
 - 7 novembre 2006
- (230) Linate, RAI – Report 15 ottobre 2003:
 - 19 ottobre 2006

- (229) Linate, 8 ottobre 2001 - 8 ottobre 2006, cinque anni dopo:
 - 10 ottobre 2006
- (228) Linate, da zero dopo cinque anni:
 - 2 ottobre 2006
- (227) Linate, dal caso Eurojet, alle nuove indagini su Linate 2001:
 - 25 settembre 2006
- (226) Linate, comprendere e giudicare:
 - 22 settembre 2006
- (225) Linate, verso altre, ma soprattutto nuove indagini:
 - 18 settembre 2006
- (224) Linate, le indagini sono da rifare:
 - 13 settembre 2006
- (223) Linate, lo stato delle cose:
 - 6 settembre 2006
- (222) Linate, l'uovo di Colombo:
 - 2 settembre 2006
- (221) Linate, ipotesi agosto 2006 i: via R 6, una violazione consapevole
 - 26 agosto 2006
- (220) Linate, si potrebbe profilare un quadro di incoerenze ed omissioni?
 - 21 agosto 2006
 -
- (219) Linate, una ipotesi stravolgente: e se non fosse stato un errore umano:
 - 7 agosto 2006
- (218) Linate, aeroporti, un "Certificato" senza SMS contraddice ENAC e ICAO:
 - 3 agosto 2006
- (217) Linate, la "controperizia" scozzese:
 - 31 luglio 2006

(241) Linate, una scomoda evidenza

Anche a Linate una scomoda verità non ha trovato spazio.

Ne nel rapporto tecnico dell'ANSV, tantomeno nelle relazioni che hanno assistito le sentenze di primo e secondo grado.

Anche le inchieste "politiche" non hanno dato risultati alternativi.

Le sentenze di primo e secondo grado non sono altro che la naturale conseguenza di una distorta ricostruzione dei fatti.

Come raffigurare l'esito investigativo senza addestrarsi nei meandri tecnici dei dati oggettivi, dei riscontri, delle documentazioni inattaccabili?

Con la seguente rappresentazione:



La dinamica incidentale rappresentata è, nella sostanza, questa.

Hanno trascurato l'evidenza concentrandosi su un dettaglio marginale.



24 febbraio 2007

(240) Linate, aeroporti, ecco la sicurezza per ENAC

Aerohabitat propone il comunicato stampa ENAC del 23 gennaio 2007.

SICUREZZA, QUALITÀ E DIRITTI: PRIMO BILANCIO DELLE ATTIVITÀ DELL'ENAC E DEL TRASPORTO AEREO NEL 2006 - RIUNIONE IN ENAC CON GLI OPERATORI E I CONSUMATORI

Nel pomeriggio di oggi, presso la Direzione Generale dell'ENAC, si è svolto il consueto incontro con tutti gli operatori del settore e con le associazioni dei consumatori per tracciare il consuntivo dell'andamento del trasporto aereo durante le festività di fine e inizio anno, periodo di particolare aumento del traffico e del flusso passeggeri. Il Presidente Vito Riggio ed il Direttore Generale Silvano Manera hanno presentato anche un primo bilancio delle attività svolte dall'ENAC nel corso del 2006 ed hanno anticipato alcuni dati ancora non consolidati sull'andamento del traffico aereo nel nostro Paese sempre nel 2006.

TRAFFICO AEREO NEL 2006

Da una prima valutazione dei dati di traffico nel 2006, rispetto all'anno precedente, si è registrato un aumento di passeggeri stimabile intorno 8% con una media di circa 10,5 milioni di passeggeri al mese, con picchi di 12,740 milioni di passeggeri in agosto, mentre il mese che ha avuto meno traffico è stato febbraio. Secondo i dati che devono comunque essere ancora verificati e consolidati, nel 2006 il numero dei passeggeri negli aeroporti nazionali è stato circa di 122 milioni. Il Presidente ed il Direttore hanno quindi esposto un primo bilancio delle attività dell'Ente nel corso del 2006 con un focus particolare al periodo di fine anno che coincide con un aumento di traffico e di flusso passeggeri.

SORVEGLIANZA, ISPEZIONI SAFA, ISPEZIONI NAZIONALI E ISPEZIONI AEROPORTUALI

L'attività di sorveglianza effettuata dall'ENAC sugli operatori nazionali e sugli aeroporti ha riguardato: il mantenimento del presidio di responsabili e del personale tecnico ed operativo per il sicuro svolgimento delle operazioni; la verifica dell'efficienza degli aeromobili; il rispetto degli intervalli di manutenzione e la disponibilità di parti di ricambio; l'utilizzo di limiti dei tempi di volo, di servizio e di riposo del personale navigante; **l'efficienza e l'operatività delle strutture aeroportuali**; la qualità dei servizi di assistenza passeggeri. Sui vettori stranieri, invece, l'ENAC adotta il programma comunitario denominato SAFA, ovvero Safety Assessment of Foreign Aircraft, i cui risultati sono alla base della compilazione della elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo nell'Unione Europea, ovvero la "Black List". Il programma SAFA consente ispezioni ad operatori stranieri in transito sugli aeroporti nazionali, mentre i controlli strutturali sono responsabilità di ciascun Stato di immatricolazione degli aeromobili.

L'Italia è al terzo posto tra i Paesi dell'ECAC (European Civil Aviation Conference) per il numero delle ispezioni SAFA realizzate al 31 dicembre 2006 con 855 ispezioni eseguite, davanti alla Germania che si è attestata a 701, dopo la Francia che ne ha realizzate 1580 e la Spagna con 1511. I vettori ispezionati sono stati 608, e 103 delle 855 ispezioni hanno riguardato vettori della Federazione Russa. Nel nostro Paese il maggior numero di ispezioni SAFA è stato eseguito a Fiumicino (86 in totale), seguito da Malpensa (85), Torino e Cuneo (77), Venezia e Treviso (74). Nel periodo delle festività invernali, ovvero dal 15 dicembre 2006 all'8 gennaio 2007, le ispezioni di rampa effettuate sulla base del programma SAFA, sono state 60. I veicoli comunitari ispezionati sono stati 26 (43%), 34 quelli extra comunitari (57%). Tra gli operatori di Stati

extracomunitari ispezionati 10 appartenevano alla Russia, 3 rispettivamente a Tunisia, Albania, Croazia e Bulgaria, 12 ad altre nazioni.

Ispezioni di rampa sono effettuate anche su aeromobili nazionali, con controlli a campione di almeno il 20% dei velivoli, con procedure ispettive e modulistica SAFA e con l'avvio della sperimentazione di un programma nazionale di ispezioni di rampa, il cosiddetto SANA, Safety Assesment National Aircraft, che partirà pienamente dal 2007. In questo periodo le ispezioni di rampa effettuate su aeromobili nazionali sono state 61 su 16 vettori ovvero quasi il 100% delle compagnie aeree nazionali. Sono stati solo 5 i casi di azione correttiva richiesta ed effettuata prima del volo successivo.

INCONVENIENTI ULTIMI 5 ANNI

Con il fine di presentare un quadro sulla sicurezza del volo in Italia e in particolare sugli aeromobili sotto la vigilanza dell'ENAC, sono stati presentati alcuni dati comparativi sul numero degli inconvenienti di volo che si sono verificati negli ultimi 5 anni. Il confronto è stato fatto sugli eventi riportati ai sensi della Jar Ops1 e del Decreto legislativo n. 213 del 2006, in merito agli inconvenienti accaduti ad aeromobili di operatori nazionali che effettuano trasporto passeggeri e merci e di peso superiore a 5.700 chili al decollo. Si precisa che per inconvenienti si intende una "qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave". Nel 2006 il numero degli inconvenienti si è ridotto rispetto agli anni precedenti. Nel dettaglio, nel 2006 il numero di inconvenienti è stato di 549 su 997.915 ore di volo, pari ad un rateo di 55,01 ogni 100.000 ore di volo. Nel 2005 gli inconvenienti sono stati 772 su 951.879 ore di volo, ovvero 81,1 ogni 100.000 ore di volo.

I dati del 2004 parlano di 670 inconvenienti registrati su 1.030.783 ore di volo, per un rateo di 64,99 ogni 100.000 ore di volo. Nel 2003 gli inconvenienti sono stati invece 523, a fronte di 925.929 ore di volo, 56,48 ogni 100.000 ore di volo. Nel 2002 si sono verificati 514 inconvenienti su 968.878 ore di volo, pari a 53,05 ogni 100.000 ore di volo.

QUALITÀ, DIRITTI, INFORMAZIONI AGLI UTENTI

Il Numero Verde 800 898 121, numero gratuito attivo dal lunedì al venerdì, dalle 08:00 alle 20:00, dal 1° gennaio al 31 dicembre ha ricevuto e risposto a 47.362 telefonate. Nello specifico del periodo delle feste di fine anno, dal 15 dicembre 2006 all'8 gennaio 2007, ha ricevuto 1.427 telefonate di cui il 48% per informazioni sulla Carta dei Diritti; il 3% sulla sicurezza dei vettori; il 43% sulla security aeroportuale e il 6% su temi vari, e sempre nello stesso periodo ha registrato 2.796 accessi al Numero Verde sul sito. I reclami registrati dalla Carta dei Diritti del Passeggero nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2006 sono 4.618 di cui 3.202 per vettori nazionali, 940 per vettori comunitari, 476 per vettori extracomunitari, di cui il 42% per ritardi, il 32% per cancellazioni, il 11% per bagagli, l'7% per overbooking ed il rimanente 8% per varie.

Gli accessi, invece, al link della Carta dei Diritti del Passeggero sul sito internet dell'Ente www.enac-italia.it, sono stati 57.873 dall'inizio dell'anno al 31 dicembre. All'incontro odierno, presieduto dal Presidente Vito Riggio e dal Direttore Generale Silvano Manera, hanno partecipato i rappresentanti del settore del trasporto aereo, le associazioni dei vettori aerei nazionali ed internazionali e delle società di gestione aeroportuale, le associazioni di consumatori e utenti, gli amministratori e gli accountable manager delle compagnie aeree nazionali e dei gestori aeroportuali, le associazioni dei tour operator e delle agenzie di viaggi, i sindacati di categoria ed altre realtà rappresentative del comparto.

26 gennaio 2007

(239) Linate, aeroporti, ENAC e rischio aereo

Era ora.

Dopo oltre quattro anni dal recepimento dell'Annesso 14 ICAO e la promulgazione del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, ENAC ha avviato le procedure per la messa in sicurezza dell'intorno aeroportuale degli scali italiani.

I soggetti interessati – i comuni di sedime aeroportuale – sono stati convocati per la giornata del 18 gennaio a Linate. Ecco il testo di convocazione trasmesso agli interessati:

Oggetto: Incontro sul tema relativo ai vincoli introdotti dalla nuova versione del Codice della Navigazione

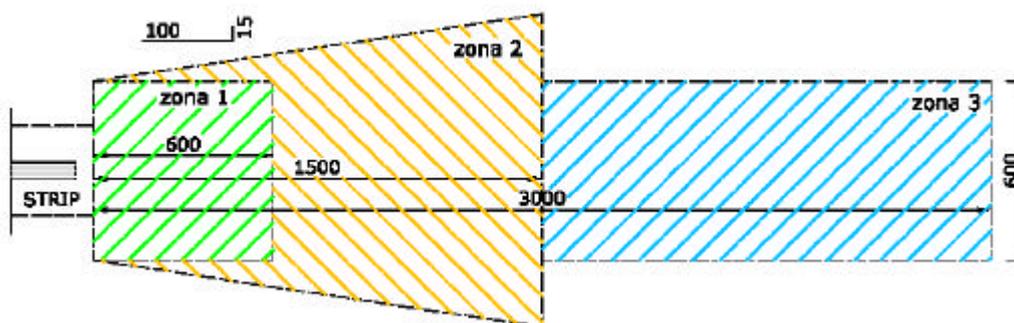
Il recente Decreto Legislativo n° 96 del 9 maggio 2005 relativo alla "Revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione", introduce al Capo III – Vincoli della proprietà privata nuove limitazioni da apporre sulle aree limitrofe agli aeroporti.

ENAC, nello svolgimento della propria attività istituzionale, ha approfondito le diverse tematiche connesse con i nuovi disposti normativi sviluppando metodologie ed integrazioni regolamentari per rendere applicabili ed efficaci tali previsioni del sopra citato decreto.

Al fine di coinvolgere i diversi Enti interessati dai nuovi disposti normativi, Enac ha programmato una serie di incontri in cui illustrare e condividere il percorso intrapreso ed anticipare le novità che a breve introdurrà nel proprio corpo regolamentare.

Il programma, dopo gli incontri già svolti a livello nazionale con le Associazioni dei Gestori Aeroportuali e con quella dei Comuni Aeroportuali, prevede anche dei momenti di confronto a livello locale. In tale ottica si ritiene opportuno organizzare un incontro con Codesti Enti, in data **18 gennaio p.v.** alle ore 10,30 presso la Sala Orsetta dell'aerostazione passeggeri dell'Aeroporto di Milano Linate, nel quale verranno illustrate le attività sostenute e le modalità che verranno seguite per l'applicazione dei nuovi vincoli nelle zone limitrofe agli aeroporti.

I coni di decollo saranno interessati da vincoli ed i piani regolatori comunali dovranno risultare conseguenti alle seguente normativa – ancora in bozza e sottoposti a eventuali correttivi, vedi immagine sottostante – che potrebbero, finalmente, assicurare anche ai cittadini italiani idonee tutele e sicurezze. Ma cosa succederà alle costruzioni esistenti e non a norma?



22 gennaio 2006

(238) Linate: aeroporti, le cose da fare sono ancora tante, forse troppe

Anno dopo anno siamo ancora dinnanzi agli abituali ritardi attuativi.

Le attese delle conformità infrastrutturali, dei livelli organizzativi e operativi, degli impegni nell'adozione degli strumenti indispensabili alla Sicurezza del volo (safety & security) quali il Safety Management System, il Risk assessment, per citarne solo alcuni, saranno anche nel 2007 oggetto e traguardo ambizioso.

Dopo l'incidente di Linate 2001 con l'inevitabile impulso al recepimento dell'Annesso 14 ICAO i risultati sono stati scarsi. I traguardi raggiunti sono stati più formali che sostanziali.

La RESA di 240 metri appare un miraggio di lunghissimo periodo mentre la RESA di 90 metri è spesso virtuale, quando qualche Paese ha pianificato da tempo 300 metri di spazi di sicurezza ad inizio e fine pista.

La Public Safety Zone l'area aggiuntiva di sicurezza per i cittadini residenti dell'intorno aeroportuale, un obiettivo inesistente per ENAC è stato solo citata (ma anni addietro) da ANSV per sparire dal Rapporto Annuale 2005 ANSV.

Il piano dei rischi incidenti aerei ed il rischio terzi nell'intorno delle piste viene timidamente ricordato da ENAC, ma solo dopo la cancellazione della legge 58 del 1963, e senza alcuna scadenza attuativa.

I Comuni Aeroportuali intanto sono chiamati a redigere un loro piano del rischio incidente aereo senza alcun supporto tecnico degli organismi deputati e privi di cognizioni specifiche. Anche la tutela più direttamente gestibile quale è l'impatto acustico aeroportuale è un traguardo lontano. I lavori delle Commissioni Aeroportuali – non dappertutto insediate e/o pienamente ed efficacemente operanti) devono inoltre essere aggiornati/azzerati con il nuovo decreto legislativo della **Lden** che impone il piano strategico per il giugno 2007.

Ancora impensabile invece la verifica dell'impatto atmosferico aeroportuale, una fonte rilevante per il territorio circostante oltre che per lo smog cittadino – metropolitano in genere.

Si brancola infine nel buio pesto per l'identificazione dei cosiddetti scali "**city airport**".

Ne parlano in troppi, riferendosi a piste inghiottite nell'agglomerato urbano (Ciampino, Peretola, Linate, Capodichino, Treviso, Orio al Serio, ecc.) ma senza un adeguato riferimento normativo – operativo e, soprattutto, obiettivi precisi.

Cosa succederà nel 2007?

Il Governo Prodi ha recentemente illustrato una sorta di riforma del Trasporto Aereo Italiano:

- ***"I principi generali su cui si basa il progetto di riforma, che mira in via prioritaria a potenziare ulteriormente i livelli di sicurezza del trasporto aereo, riguardano***
 - o ***l'anteposizione dell'interesse generale del Paese rispetto a interessi settoriali e locali;***
 - o ***il recupero di un ruolo attivo di indirizzo e di controllo da parte del Governo, quale azione necessaria per garantire lo sviluppo del sistema ed il recupero".***

Prevede inoltre *"la messa a punto di un progetto per la riforma del trasporto aereo nazionale, muovendo dal presupposto che tale comparto - che rappresenta una risorsa fondamentale per il Paese - versa oggi in una condizione di fragilità e che la sua riorganizzazione e valorizzazione costituisce una condizione essenziale di appetibilità per lo sviluppo dei vettori sul territorio nazionale".*

Che fare? Aspettare?

01 gennaio 2007

(237) Linate, un madornale flop investigativo

Indagine tecnica e indagine giudiziaria sono risultate un flop investigativo: in entrambe tutto è gravitato intorno al supposto errore umano dei piloti tedeschi.

L'una e l'altra hanno trascurato la causa prima che è stata un'altra, la violazione deliberata dell'autorizzazione ricevuta dalla "torre – ground".

I piloti del Cessna D – IEVX Citation II sapevano benissimo quello che facevano.

E perché.

Meraviglia che nessuno l'abbia ancora rilevato, ovviamente, ma senza alcuna presunzione e merito, salvo **Aero habitat**. Le evidenze sono talmente macroscopiche che appare davvero sensazionale quello che è avvenuto.

Il flop investigativo è derivato dalle seguenti criticità:

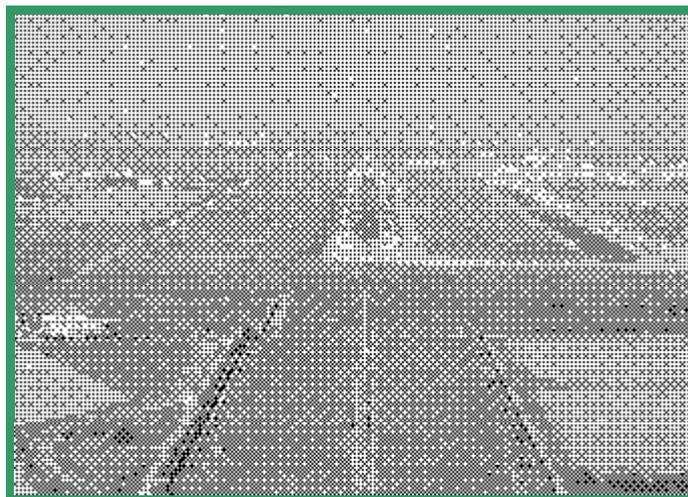
- sovrapposizione tra inchiesta giudiziaria e tecnica
- operato svolto dai consulenti/esperti di parte e della Procura
- approccio strumentale, organizzativo e metodologico dell'ANSV
- carenze nelle trascrizioni delle conversazioni intercorse tra torre – ground e i piloti in frequenza in quella mattinata.

Le inchieste tra l'altro hanno investigato in maniera esclusiva la dinamica incidentale senza un'adeguata con testualità ai frangenti che hanno accompagnato il percorso a terra dei due aeromobili coinvolti nell'incidente e trascurato – forse del tutto - il post crash.

Quello dell'intervento e della modalità esecutiva dei soccorsi.

Ma tutto questo non rappresenta una novità: **Aero habitat CentroStudi** lo ha documentato in questi cinque anni di "Linate 8 ottobre, 2001, l'altra inchiesta" su www.aero habitat.org.

12 dicembre 2006



Linate, aeroporto Forlanini, in atterraggio sulla pista 36 Destra

(236) Linate, comprendere & giudicare, purché senza errori umani e/o organizzativi

Notizie stampa (Air Press n. 45 – 2006) rivelano qualche passo dell'intervento del Presidente ANSV Bruno Franchi avvenuto nel corso del Convegno ASTRA/ Fondazione 8 ottobre:

- *“dopo aver ricordato l'unanime apprezzamento fatto all'ANSV dalle autorità investigative straniere per la completezza e l'importanza ai fini di prevenzione della relazione di inchiesta relativa all'incidente di Linate dell'8 ottobre 2001....”*
- *“in particolare, l'ICAO, dopo aver dato atto all'ANSV della propria indipendenza e posizione di terzietà ed aver manifestato grande apprezzamento per il fatto che l'ANSV stessa sia riuscita, nell'arco di pochi anni dalla sua istituzione, a creare un efficiente sistema di investigazione e di prevenzione....”*

Ma la contesa del Convegno del 23 novembre a Milano ha, ancora una volta, messo di fronte il rapporto tra l'inchiesta tecnica e l'inchiesta dell'autorità giudiziaria.

Aero habitat non entra, al momento nel merito, ma ne vuole esplorare un aspetto ipotetico:

- **cosa succede quando entrambe, l'investigazione tecnica e quella giudiziaria, non rendono del tutto trasparente la dinamica contestuale?**

Cosa succede quando un sistema complesso rivela una serie di fallimenti?

Ma non è una interazione complessa anche una investigazione tecnica o giudiziaria?

Quando una investigazione, nella quale fattore umano, inadeguatezze organizzative, carenze procedurali e disfunzioni operative si intrecciano, non permettendo l'emersione della verità, perché non sottoporla alla metodologia analitica di James Reason?

Quanto in sostanza gli errori umani e/o organizzativi, illustrati sapientemente in Italia anche dal Prof. Maurizio Catino, potrebbero essere risultati elementi pregiudiziali per un corretta investigazione, ad esempio nelle due indagini, quella tecnica e quella giudiziaria, perché non analizzarlo?

Quando i principali fattori causali sono contraddittori - perciò non solo negli incidenti aerei e sistemi equivalenti (e/o analisi e funzionalità dei sistemi complessi, gestione dei processi, ecc.) - dinanzi ad innegabili criticità, e prove documentali tali da viziare l'approccio analitico, metodologico nell'inchiesta e quindi compromesso anche le risultanze sulla sciagura di Linate, ebbene perché non interpretarli secondo il criterio Reason?

Il Professor Franchi nel Convegno ha sostenuto inoltre come *“Il numero degli investigatori dell'ANSV, a causa delle restrizioni imposte per legge (leggasi leggi finanziarie), è insufficiente a garantire la tempestiva chiusura di tutte le inchieste tecniche. Peraltro, le stesse restrizioni di legge hanno costretto l'ANSV ad assumere alcuni investigatori altamente qualificati soltanto per limitati periodi di tempo”*.

Elementi non potrebbero affermarsi come una serie di vulnerabilità organizzative. Le carenze del sistema potrebbero aver indotto all'errore. Che potrebbero essersi sommate agli aspetti organizzativi, tecnico-investigativi in un contesto ed una cultura della sicurezza e una pratica che sono ancora ai primi passi in Italia.

Le inadeguatezze finanziarie, operative, organizzative, procedurali non potrebbero aver deviato le due simmetriche e forse antagoniste inchieste?

Le cause che hanno portato alle distorsioni delle due inchieste non potrebbero risultare riconducibili, anch'esse, al (i) fattore umano, alle (ii) cause tecniche, (iii) al fattore ambientale, ai (iv) fattori accidentali o (v) altro?

Perché non valutare coerentemente alcune anomalie insorte nel corso delle indagini?

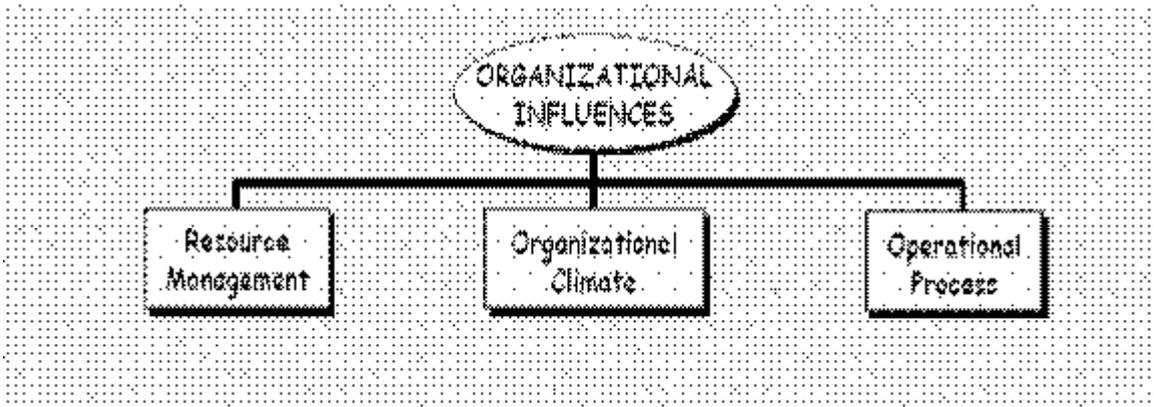
Le ragioni delle omissioni ed incoerenze già rilevate (vedi comunicati passati di **Aerohabitat**), utilizzando quindi ancora una volta il modello di Reason (errore latente o attivo) potrebbero essere ricondotti al fallimento organizzativo **"failed or absent defense"**.

Il quadro delle **"preconditions for unsafe acts"** andrebbe ascritto all'errore umano o a un comportamento intenzionale attribuibile all'opzione **"violations"**?

L'**unsafe act** eventualmente identificata ed accertata potrebbe riguardare una **"opzione intenzionale"**, consapevole quanto deliberata.

Pianificata operativamente ed adottata anche se riconosciuta come una **violazione**.

Una trasgressione investigativa – sia essa nel quadro della investigazione tecnica quanto a quella giudiziaria - perseguita, benché inadeguata e inappropriata, agevolata da una policy nella quale permeabilità/vulnerabilità procedurale – strumentale - organizzativa era tollerata quando non indotta dall'approccio imposto?



Organizational influences: l'ipotesi della tolleranza organizzativa

Un errore forse inquadrabile – per qualcuno - come **"honest mistake"**, anche se in un frangente d'indagine che potrebbe rispecchiarsi in una totale violazione di consolidati criteri investigativi.

Un'evidenza del tutto errata, benché ritenuta consona.

Non quindi il risultato di imperizia, inesperienza ed inadeguatezza, agevolata da obiettive carenze organizzative, bensì una operazione accorta ed intelligente.

Nessuna negligenza.

Forse il frutto un determinato contesto geo - politico.

Una assodata quanto vetusta pressione ambientale potrebbe, infine, aver predeterminato ed indotto talune opzioni investigative perseguendo una sorta di road map predefinita.

29 novembre 2006

(235) Linate, troppo corta la R.E.S.A. di Linate

Anche nel convegno comprensivo della tavola rotonda – organizzato dalla Fondazione 8 ottobre 2001 e ASTRA – “Ma il trasporto aereo è davvero sicuro? - Lo stato della sicurezza aerea”, nonostante tutto la questione è comunque emersa.

Il resoconto del convegno, infatti, riporta:

- *“Il prof. Vito Riggio e' stato molto energico nel sottolineare gli ultimi interventi del suo ente in merito alle vicende della scorsa estate con l'introduzione di sanzioni (economiche) per quelle compagnie aeree che non rispettino certi standard di servizio. Peccato che poi queste sanzioni non vengono pagate. **Particolarmente acceso l'intervento in merito alla RESA di Linate costruita dalla parte opposta a cui servirebbe**”.*

La RESA – lo sostiene l'ENAC - è una **“Area di sicurezza di fine pista (Runway End Safety Area - RESA) Un'area simmetrica rispetto al prolungamento dell'asse pista e adiacente alla fine della striscia di sicurezza, destinata primariamente a ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero atterrare troppo corti o uscire oltre la fine pista in decollo o in atterraggio”.**

Aero habitat ha sostenuto e sostiene come debbano essere urgentemente predisposte le lunghezze RESA raccomandate dall'ICAO, con priorità per le piste inghiottite negli agglomerati urbani e prospicienti viabilità importanti come a Linate (tra la Paullese e viale Forlanini).

Le distanze di sicurezza denominate RESA sono state evidenziate anche a Linate con le seguenti caratteristiche:

- 230 x 150 metri sulla pista 18 Sinistra
- 90 x 120 metri sulla pista 36 Destra.

Ma sono rilievi che non intaccano la lunghezza della pista storica di Linate, di 2440 metri. Una distanza che è la stessa del prima 8 ottobre 2001.

Prima del recepimento materiale dell'Annesso 14 ICAO e del varo della RESA.

Il Regolamento ENAC che ha adottato l'Annesso 14 ICAO ha comunque previsto le seguenti norme per la distanza RESA di sicurezza prima e dopo la pista:

- *“Per piste già realizzate su aeroporti esistenti la lunghezza della RESA deve essere di almeno 90 metri. Negli altri casi occorre predisporre una RESA di almeno 240 metri per piste di codice 3 e 4, e almeno 120 metri per piste di codice 1 e 2.*
- *In occasione di modifiche significative della configurazione interna dell'aeroporto e dei suoi dintorni, o del tipo o **livello di traffico** ad esso destinato, l'ENAC valuterà la possibilità di estendere la lunghezza minima della RESA ad almeno 240 metri per piste di codice 3 e 4, e almeno 120 metri per le piste strumentali di codice 1 e 2”.*

Il codice della pista di Linate è il 4.

Ebbene per **Aero habitat** non ci sono dubbi, il “livello di traffico” che esige una distanza di almeno 240 metri, è aumentato dai 78.077 movimenti aerei del 2000 ai 122.221 del 2005 e che raggiungeranno nel 2006 il numero di oltre 130 mila movimenti.

L'incremento del livello del traffico è prossimo al 40% sul 2000 e la distanza di sicurezza ad inizio e fine pista non è ancora – neanche nominalmente - quella minima raccomandata dall'ICAO e dalla stessa ENAC.

24 novembre 2006

(234) Linate, la Procura di Milano ricorre in Cassazione

Il sostituto procuratore generale Salvatore Sinagra ha motivato il ricorso in Cassazione contro la sentenza d'Appello per la strage di Linate focalizzandosi sui compiti, sulle responsabilità ed il ruolo dei " *funzionari assolti di ENAC*", quanto invece le attribuzioni del codice di Navigazione sono circostanziate, spettando " *un generale potere di vigilanza al direttore aeroportuale*".

L'assoluzione dei due funzionari ENAC Francesco Federico e Vincenzo Fusco, che avrebbero dovuto invece salvaguardare la sicurezza rimanda alla richiesta di un nuovo processo d'appello.

Sarebbero spettati, infatti, a Fusco – secondo le motivazioni - le ispezioni alle infrastrutture, ai controlli in aggiunta a quelli disposti dalla direzione centrale, allo stesso soggetto sono attribuite inoltre:

- " *l'unica autorità aeroportuale preposta alla vigilanza è proprio il direttore*";
- " *adottare i provvedimenti necessari alla salvaguardia della sicurezza*",
- " *colpevole omissione di vigilanza*".

Al direttore Federico sarebbero invece attribuibili funzioni di:

- " *omessa vigilanza sul sistema di sicurezza del movimento a terra degli aeromobili nell'aeroporto di Linate*";
- " *ed inosservanza nell'obbligo di vigilanza diretta*".

21 novembre 2006



Linate, aeroporto Forlanini, pista 18 Sinistra, l'Idroscalo e la zona ATA/piazzale ovest

(233) Linate, convegno ASTRA/Fondazione 8 ottobre, standard, safety e aeroporti

Lo avevamo previsto, ma non era un'impresa difficile, il convegno organizzato dalla Fondazione 8 ottobre e ASTRA, ha confermato i nostri dubbi e le nostre perplessità.

Una nota del quotidiano il Giornale del 14 novembre 2006 riporta testualmente le dichiarazioni di **Paolo Pettinaroli** presidente della Fondazione:

- *"ci sono volute 118 vittime per poter far venire a galla, in maniera chiara e netta, le numerose falle nella sicurezza dell'aeroporto milanese. Ad oggi, qualcosa è stato fatto, ma sono ancor molte le migliorie che andrebbero apportate se si vogliono raggiungere gli standard di sicurezza che possono vantare Australia e Nuova Zelanda"*
- *"sono stati migliorate le segnaletiche di terra e, dove possibile, è stata allungata la pista di atterraggio con una zona di resa".*

Vito Riggio presidente dell'ENAC, avrebbe – sempre secondo il Giornale – sostenuto:

- *"dalla mattina dell'8 ottobre, lo sviluppo della sicurezza aeroportuale ha fatto grandi passi in avanti".*

Aerohabitat CentroStudi tuttavia ribadendo quanto da tempo sostenuto rileva:

- **ma è davvero sicuro che dobbiamo riferirci alla safety di Australia e Nuova Zelanda? E gli altri paesi UE e nord america sono allora non standard?**
- **se dall'8 ottobre 2001 la sicurezza aeroportuale ha fatto grandi passi avanti, in che situazione era?**

Aerohabitat CentroStudi conferma i ritardi in tema di sicurezza aeroportuale e riporta quanto enunciato pochi giorni orsono:

- "L'aviazione commerciale e l'aviazione generale in genere non hanno ancora realizzato i traguardi posti con il recepimento della normativa UE (ANSV, EASA, SAFA) e quella sopranazionale (ICAO);
- Cosa dire dei ritardi esecutivi nelle Certificazioni Aeroportuali, dell'ulteriore slittamento della Safety Management System, delle inadempienze delle distanze raccomandate delle R.E.S.A., dell'oblio nelle quali sono finite le Public Safety Zone?
- Senza contare – tra l'altro - che anche i traguardi minimi quali l'operato delle Commissioni Aeroportuali per il rumore aereo (DM 31-10-07), così come la capacità – assetto – metodologia investigativa operata dall'ANSV sono ancora lontani da risultati significativi.

18 novembre 2006

(232) Linate, la prima causa

Errore umano od organizzativo? Le lacune nel sistema erano note, altre sono affiorate nel corso delle investigazioni – forse non tutte – ma l'incidente avvenuto alla fine di viale Forlanini riporta drammaticamente all'attualità una questione ben nota.

Talvolta non occorre cercare lontano e, per venirne a capo, forse sarebbe bastato indagare sulla violazione, sulla trasgressione, sull'elusione delle norme e delle procedure operative in vigore.

La responsabilità e le cause che possono aver determinato una tale tragedia non andranno ascritte all'errore umano, alla carenza e/o assenza del radar e/o al guasto tecnologico. Neppure alla negligenza o inefficienza dei soggetti coinvolti, e neppure alla mancanza o inadeguatezza dei sistemi di controllo. Certo sono fattori ed elementi di concausa che hanno favorito ed amplificato l'esito catastrofico dell'evento.

Dopo cinque anni tutto avrebbe dovuto essere risolto e portato alla luce, non è quindi troppo presto per sapere cosa abbia portato il pilota alla violazione, alla deliberata e consapevole scelta del contromano sull'R 6.

Questo disastro non è riconducibile ad un errore umano né al fallimento tecnologico, questi potrebbero invece essere diventati una sorta di paravento/mascheramento, per camuffare con scontati, effettivi, quanto facili capri espiatori derivati dall'inadeguata organizzazione.

ICAO, anche recentemente ha rilevato come quel giorno Linate:

- *"Equally it can be stated that the system in place at Milano-Linate aerodrome was not geared to trap misunderstandings, inadequate procedures, human errors and faulty airport layout*
- *The aerodrome standard did not comply with ICAO Annex 14*
- *No functional Safety Management System (SMS) was in operation".*

Talvolta addossando la colpa all'organizzazione si possono risolvere problematiche assai più scottanti. Il sistema organizzativo di Linate di quel mattino sconta indubbiamente gravi responsabilità. Ma non è stata la causa primaria, quella che ha innescato la sequenza - catena degli eventi che ha determinato il maggior disastro aereo italiano. Perché è stata trascurata la deliberata violazione delle procedure?

La validità dell'approccio "organizzativo" non è ovviamente in discussione (vedi comunicato Linate 8 ottobre, l'altra inchiesta 221 – l'ipotesi della scelta consapevole), ma lo è stata la sua estesa applicazione a Linate 2001.

Come mai si è imposta un'analisi circoscritta al solo errore umano?

Perché è stata trascurata l'opzione VIOLATIONS – nonostante le incontrovertibili evidenze - proposto dallo stesso criterio investigativo?

13 novembre 2006

(231) Linate, gli interrogativi sulla sicurezza del Trasporto Aereo Italiano e relativo convegno

Il prossimo 13 novembre la Fondazione 8 ottobre e ASTRA organizzano un convegno a Milano denominato:

- **IL TRASPORTO AEREO È DAVVERO SICURO? Lo stato della sicurezza nell'aviazione civile CONVEGNO SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO.**

Le note del depliant illustrativo dei relatori, tra i quali spiccano autorevolmente – in mattinata gli interventi del Prof. Maurizio Catino dell'Università della Bicocca - Milano, del massimo esperto della safety aeroportuale Goran Svennson della Swedish Civil Aviation Authority e della Dr.ssa Celestina Gravina Magistrato della Procura di Milano - registra una tavola rotonda pomeridiana e di chiusura super istituzionale.

Con ENAC, ENAV, ANSV. La sessione pomeridiana verterà principalmente sulla relazione tra il sistema del trasporto aereo e la sicurezza.

Strategie e politiche per la gestione della sicurezza operativa nel trasporto aereo nazionale. Partecipano l'On. Andrea Annunziata, Sottosegretario ai Trasporti, Prof. Vito Riggio, Presidente ENAC, il Gen. Bruno Nieddu, Presidente ENAV, il Dott. Domenico Di Paola, Presidente Assaeroporti e per finire il Prof. Bruno Franchi, Presidente ANSV.

Cosa dire? Cosa aspettarsi?

Quale risposta potrà emergere tra i massimi responsabili della sicurezza aerea italiana?

Quale potrà risultare la risposta all'interrogativo che il convegno si è dato:

- **IL TRASPORTO AEREO È DAVVERO SICURO?**

Non ci sono dubbi. Sarà un discorso a senso unico. Un resoconto di quanto è stato fatto nel dopo l'8 ottobre 2001 di Linate. Di quanto è migliorato il livello di sicurezza del trasporto aereo nazionale negli ultimi cinque anni.

Aero habitat manifesta il proprio disagio dinanzi a questa programmazione ma soprattutto si risente con ASTRA, una delle due associazioni organizzatrici del convegno.

Aero habitat è membro e socio fondatore di ASTRA, non è stato per niente consultato sia di questa iniziativa congiunta con la Fondazione 8 ottobre quanto del merito del convegno.

Aero habitat non condivide innanzi tutto il titolo del convegno per una ragione semplice quanto fondamentale: la sicurezza del volo – secondo Aero habitat - in questi ultimi in Italia non ha registrato significativi avanzamenti. L'interrogativo è mal posto.

L'aviazione commerciale e l'aviazione generale in genere non hanno ancora realizzato i traguardi posti con il recepimento della normativa UE (ANSV, EASA, SAFA) e quella sopranazionale (ICAO).

Cosa dire dei ritardi esecutivi nelle Certificazioni Aeroportuali, dell'ulteriore slittamento della Safety Management System, delle inadempienze delle distanze raccomandate delle R.E.S.A., dell'oblio nelle quali sono finite le Public Safety Zone?

Senza contare – tra l'altro - che anche i traguardi minimi quali l'operato delle Commissioni Aeroportuali per il rumore aereo (DM 31-10-07), così come la capacità – assetto – metodologia investigativa operata dall'ANSV sono ancora lontani da risultati significativi.

Aero habitat con questo comunicato intende avviare un confronto – in questa fase interno ad ASTRA – sull'effettivo posizionamento dell'associazione da un lato nel panorama dell'aviazione civile – commerciale italiana, dall'altro sul ruolo e sui compiti di ASTRA nel perseguimento degli standard ICAO – EASA rapportati agli odierni livelli di sicurezza del trasporto aereo italiano.

07 novembre 2006

(230) Linate, RAI – Report 15 ottobre 2003

Aerohabitat presenta il testo disponibile on – line su www.raireport.it di una parte della trasmissione REPORT andata in onda il 15 ottobre 2006.

Sono state evidenziate in grassetto le parti ritenute maggiormente significative.

4 MINUTI E 38 SECONDI

Aggiornamento del 18/03/2004 di Giovanna Corsetti - 15 ottobre alle 21.30.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

A Marzo 2004 avevamo parlato del livello di sicurezza dei nostri aeroporti, e del gravissimo incidente a Linate, dove da due anni mancava il radar di terra. Qualche giorno dopo a Milano veniva emessa la sentenza di primo grado.

GIORGIO PICCIRIELLO - fratello di una delle vittime

LETTERA

“La mia firma non vale quanto quella della Fallaci o della Maraini, io sono semplicemente Giorgio Picciriello. Il fratello di Agostino, una delle vittime di Linate. Quella maledetta mattina, alle 8 e 10, mentre io stavo facendo colazione, mentre io bevevo il tè, mio fratello stava morendo. Corriamo verso Linate, ma ci sembra di non arrivare mai, sono le 9 e 20, arriviamo dinanzi all'aeroporto”.

GIORGIO PICCIRIELLO- fratello di una delle vittime Siamo rimasti a quel punto lì dalle 9 del mattino fino a mezzogiorno e mezzo, l'una in questa sala.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Alle ore 8, 10 minuti e 21 secondi dell'8 ottobre del 2001 un aereo Cessna, partito dal piazzale Ata dell'aeroporto di Milano Linate, invade la pista mentre sta decollando un altro aereo, un Md87.

GIORGIO PICCIRIELLO- fratello di una delle vittime. Ogni tanto arrivava il direttore dell'aeroporto, il sig. Fusco, si arrabbiava perché c'era brusio e doveva darci informazioni e ci raccontava tante di quelle fesserie. Diceva che l'aereo non si era incendiato assolutamente, che quella mattina non c'era nebbia...

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Nell'urto con il cessna, l' Md87 perde un motore, si invola per 17 secondi, va a sbattere contro il deposito dei bagagli e si incendia. La visibilità a terra e' di 50 metri, in pista, meno di 200. L'aeroporto dal mattino e' in categoria 3 per nebbia.

GIORGIO PICCIRIELLO- fratello di una delle vittime

Ci hanno portato nella zona militare dell'aeroporto di Linate, dove c'era una saletta allestita per i familiari. Noi non sapevamo assolutamente niente di quello che fosse successo. Troviamo una persona che ci chiede “avete portato degli effetti personali dei vostri cari, qualche radiografia dei denti?”. E noi dicevamo “che vuole questa persona qua?”. Lì ho detto parolacce, non mi sono più trattenuto. Chi ci accoglieva pensava che ci avessero avvisati che erano tutti morti. E lì urla... la Croce Rossa che ti forniva un bicchiere d'acqua...non c'era un piano, non c'era assolutamente niente.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Li dentro ci sono le vite di 118 persone. 110 sono i passeggeri del volo della Sas Sk 686 Linate-Copenaghen. E' il volo del mattino, 48 sono italiani, soprattutto giovani, giovani manager, imprenditori. Razza cara agli dei, con il successo addosso, corteggiata e contesa dalle aziende del nord Europa. Quattro sono i corpi dei passeggeri del Cessna. E' un volo dimostrativo, il presidente della star Luca Fossati, vuole ricomprare quello stesso Cessna già appartenuto a suo padre. Poi ci sono i corpi di 4 dipendenti della Sea, la società di gestione di Milano Linate. Il 4 giugno del 2003 si apre il processo, vengono rinviati a giudizio con l'accusa di concorso in omicidio colposo plurimo e disastro colposo i dirigenti di tutti gli enti, dell'Enac, dell'Enav e il direttore dell'aeroporto.

CELESTINA GRAVINA- Pubblico Ministero Processo Linate

Questi signori non lo hanno visto il mostro all'intersezione tra R6 e la pista per gravissima incapacità...

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Il 16 aprile 2004 la V sezione penale del tribunale di Milano emette la sentenza di primo grado.

GIUDICE

...Condanna Gualano Sandro alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, Federico Francesco alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, Zacchetti Paolo alla pena di anni 8 di reclusione, Fusco Vincenzo alla pena di anni 8 di reclusione...

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Il massimo era stato chiesto e il massimo è stato dato. Anzi, per il controllore di volo, Paolo Zacchetti, il tribunale raddoppia la richiesta del pubblico ministero Celestina Gravina e lo condanna a 8 anni, il massimo della pena anche per lui. Il tribunale riconosce a Zacchetti una colpa macroscopica, ritenendo che egli non rilevò la posizione esatta del Cessna, sebbene disponesse di in equivoche segnalazioni di localizzazione e così autorizzò colpevolmente la prosecuzione del rullaggio.

COMUNICAZIONE GROUND/CESSNA:

"Nord, Romeo 5, richiamare davanti all'estensione della pista principale".

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

A Linate era costume "trattare disinvoltamente con i piloti dell'aviazione generale" e usare termini familiari, "extention" esisteva solo a Linate. Per il pilota tedesco "extention" non significa nulla e chiude dicendo:

COMUNICAZIONE GROUND/CESSNA:

"Riporterò prima di raggiungere la pista".

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Se un Readback, ovvero ciò che ripete il pilota, non è corretto il controllore deve far ripetere. Zacchetti non corregge e sottovaluta una scritta che il pilota del Cessna incontra e riporta.

ADALBERTO PELLEGRINO- Ex Presidente Agenzia Nazionale Sicurezza Volo Dalla Torre si sente il controllore che dice "S4?", cioè con accento interrogativo. Si è capito dopo che il controllore non sapeva l'esistenza di questi segnali.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Non lo sapeva perché la scritta S4 non era più utilizzata, non era sulle carte aeroportuali, e non avrebbe dovuto essere sul raccordo R6. Per il giudice di primo grado l'ex amministratore

dell'Enav, Sandro Gualano è venuto meno ai suoi obblighi funzionali in quanto non si è attivato in tempo utile per l'installazione di un nuovo radar di terra. Il radar di terra era assente da 2 anni, dal 29 novembre del 1999. Per il tribunale, l'assenza del radar avrebbe poi dovuto indurre Gualano, continua il tribunale, ad adottare procedure succedanee. Secondo l'Icao, l'organizzazione internazionale dell'aviazione civile, quando non si hanno tecnologie, si deve garantire lo stesso livello di sicurezza con le procedure. Se cioè non c'è il radar di terra, ma c'è una nebbia come quella dell'8 ottobre a Linate, si deve muovere un aereo per volta. E' evidente che non fu fatto. La sentenza di primo grado attribuisce all'ex direttore di Milano Linate, Vincenzo Fusco, una serie di negligenze: dal prendere atto passivamente della cessata funzionalità del radar di terra al disinteresse per la manutenzione e per le carenze della segnaletica orizzontale e verticale. Le scritte a terra erano fuori standard, con caratteri obliqui e spezzati e, soprattutto molto deteriorate. Questo ciò che videro i piloti l'8 ottobre in categoria 3. Poi non c'era più nessuna indicazione, nessuna scritta che identificasse i due raccordi. Sbagliare era facile. Questo è l'R5, nord, con il punto di stop, per poi decollare da qui. Questo il raccordo R6, sud, dove erroneamente si diresse il Cessna. Sempre secondo il tribunale, il direttore di Milano Linate non applicò nessuna misura restrittiva per la circolazione in categoria 3. Ne' l'aereo, ne' i piloti del Cessna avevano il necessario brevetto per poter volare in categoria 3. Ma i loro piani di volo furono approvati.

ADALBERTO PELLEGRINO- Ex Presidente Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. E alle sei, dieci e ventuno minuti avviene qui la collisione, a 189 nodi.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Due secondi dopo la torre riceve l'allarme dal trasmettitore dell'nd87 della Sas. 4 minuti dopo parte la prima telefonata ai vigili del fuoco. 22 minuti dopo, i vigili sono ancora persi nella nebbia. Sarebbe bastato dotare i mezzi di soccorso di un comune navigatore satellitare, come quelli delle nostre auto. Nel 2001 la tecnologia era già disponibile dal 1999 e la presentazione in anteprima fu fatta proprio sul piazzale di Linate. Questo strumento li avrebbe portati in un minuto sul luogo dell'incidente. Ma i vigili del fuoco ne erano sprovvisti. Secondo le norme Icao, i tempi di intervento in un aeroporto non dovrebbero superare i 3 minuti, a Linate sono stati 25. Nell'audizione alla Camera dei Deputati del Presidente dell' Agenzia Nazionale per la sicurezza del volo si legge che i due piloti del Cessna sono morti a seguito dell'incendio e non dell'impatto. Sul resto delle vittime sappiamo poco, di autopsie ne furono disposte solo 10.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Con l'aeroporto messo in quel modo, il 7 luglio 2006 nella sentenza di appello le pene vengono ridotte e il responsabile degli scali milanesi, Francesco Federico viene assolto e Fusco Vincenzo che in primo grado era stato condannato a 8 anni, passa dal massimo della pena all'assoluzione per non aver commesso il fatto. Fusco e Federico, vuol dire Enac, cioè lo stato, che nell'imminenza degli incidenti disse : paghiamo subito i danni ai familiari, ma i conti li facciamo dopo. E i conti tornano. A vedere com'è andata a finire ci ritorna Giovanna Corsetti.

GIUDICE:

...Condanna Gualano Sandro alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, Federico Francesco alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, Zacchetti Paolo alla pena di anni 8 di reclusione, Fusco Vincenzo alla pena di anni 8 di reclusione.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Ma nella sentenza di appello il 7 di luglio del 2006 le cose vanno in tutt' altra modo. Vengono ridotte tutte le pene e assolti il direttore dell'aeroporto Vincenzo Fusco e il responsabile degli scali milanesi Francesco Federico.

GIORGIO PICCIRIELLO - fratello di una delle vittime

Io la ritengo offensiva per l'Italia, non per i familiari ma proprio per l'Italia. In un paese dove c'è giustizia una sentenza del genere a mio avviso non se la merita neanche l'Italia.

VITO RIGGIO - Direttore Generale ENAC

Essendo ormai la società di gestione responsabile della sicurezza, tutti i profili di mancata manutenzione non potevano essere imputati all'ENAC.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Nelle motivazioni della sentenza di appello si legge che ne' da fonte legislativa, nè da fonte regolamentare, né indirettamente dalla fonte contrattuale è possibile individuare come si dovesse espletare il concreto obbligo di vigilanza e controllo di Enac sulle attività che costituiscono la vita dell'aeroporto. Gli uomini dell'Enac, Fusco e Federico, dovevano sì controllare, ma nessuno aveva detto loro come e su cosa. Si trattava di scegliere tra il dovere di controllare tutto o niente. Il giudice ha scelto niente ed ha assolto Vincenzo Fusco e Francesco Federico per non aver commesso il fatto.

GIORGIO PICCIRIELLO - fratello di una delle vittime

Quello che mi è venuto in mente è che sicuramente qualcuno ha fatto pressione perché l'ENAC venisse completamente ripulito da questa sentenza. Ci sono grandi interessi in gioco, anche dal punto di vista assicurativo, visto che in questo panel hanno sborsato in tanti, assolvendo uno di questi sicuramente potrà riottenere quello che ha sborsato.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Dopo l'incidente, tutti gli enti e le compagnie coinvolte decidono di risarcire subito i familiari delle 118 vittime. Senza aspettare gli esiti del processo costituiscono un panel internazionale, stipulano cioè' un contratto per pagare subito.

PIERLUIGI DI PALMA - Ex direttore generale ENAC

Come ENAC entrammo direttamente in quanto soggetti non assicurati e al contrario le altre 4 parti sono state rappresentate dalle assicurazioni di riferimento.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Per l'Enav, la Sea, la compagnia Sas ed il Cessna pagarono cioè' le assicurazioni. L'Enac, ente pubblico, non essendo assicurata, sborsò tutto di tasca propria, ma pose una condizione.

VITO RIGGIO - Direttore Generale ENAC

Nell'ipotesi fossimo stati non responsabili i soldi tornavano a noi.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Per tutti si trattò quindi di un accordo bonario, cioè' tutti pagarono 25 milioni di euro, senza stare a vedere di chi fosse la colpa e in che misura, e considerarono definitivamente chiusa la questione dei risarcimenti. Enac, cioè' lo stato, invece versò i suoi 25 milioni, ma a condizione di rifare i conti alla fine.

PIERLUIGI DI PALMA - Ex direttore generale ENAC

Con la sentenza di primo grado è evidente che noi non avremmo potuto ripetere le somme e forse avremmo...per recuperare i 25 milioni di euro e forse avremmo dovuto pagare anche qualcosa in più. Al contrario, con la decisione di secondo grado è evidente che l'intera somma messa a disposizione è ripetibile da parte dell'ENAC.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Se perciò la corte di cassazione confermerà la sentenza di appello, l'Enac riavrà dalle assicurazioni dei condannati 25 milioni di euro, gli interessi e qualcos' altro.

VITO RIGGIO - Direttore Generale ENAC

Stiamo riformulando la nostra assicurazione, dobbiamo rivedere il parametro perché, siccome eravamo stati condannati, avevamo un rischio più alto, adesso abbiamo un rischio più basso perché siamo assolti.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Dopo il disastro di Linate, per espresso volere della corte dei conti, in considerazione dei forti rischi patrimoniali, anche l'Enac stipulò un'assicurazione.

GIOVANNA CORSETTI

E quanto vi costa?

VITO RIGGIO - Direttore Generale ENAC

Ci costerebbe 5 milioni di premio che appunto sono tanti e probabilmente sono troppi rispetto al fatto che adesso siamo stati assolti.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Come per la propria auto, il premio dell'assicurazione si paga in base al rischio, cioè agli incidenti provocati. L'Enac condannata al massimo della pena paga anche il massimo del premio assicurativo, l'Enac assolta vince anche con l'assicurazione. Potrà quindi richiedere parte dei 10 milioni di euro che in due anni ha già versato, più gli interessi. In tutto oltre 40 milioni di euro. Lo stato è il banco e non perde mai!

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Lo stato spinge gli altri ad assicurarsi ma lui non lo fa. Nell'immediatezza dei fatti paga subito i familiari delle vittime e si assume la responsabilità morale. Nel 2002 sigla un accordo con gli altri soggetti coinvolti nell'incidente, cioè Enav e Sea, dove si dice: " Se saremo assolti, i condannati dovranno restituirci i soldi". La cosa curiosa è che sull'accordo sta scritto "strettamente confidenziale". Nessuno deve sapere. Lo stato contro lo stato...un processo impossibile. E adesso vediamo le altre promesse fatte, su alcune piste che nel 2004 erano messe male. Ripartiamo ancora da Linate.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Restiamo ancora a Linate, ma questa volta appena fuori l'aeroporto. Nel 2004 ci eravamo occupati del progetto ellisse, noto come l'ufo, il grande centro commerciale di 45 mila metri quadrati che doveva sorgere a 25 metri dalla pista di Linate. Allora Vito Riggio, presidente dell'Enac, disse no all'ellisse e no fu. Ma ora c'è Firenze.

ORNELLA DE ZORDO - Capogruppo Unaltracittà/unaltromondo

L'aeroporto di Firenze è praticamente accerchiato da tutta una serie di insediamenti.

CITTADINO DI CASTELLO

La prima cosa che si vede sono proprio in testata i palazzi di Castello. Quello è il Centro delle Poste, il palazzo nero, più a sinistra è l'IPER COOP. Laggiù c'è il Polo Universitario Scientifico, lo stanno ancora edificando ed è vicinissimo alla pista dell'aeroporto. Questa qui, di fronte a noi, è la pista dell'aeroporto.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Tra palazzi universitari e supermercati, in mezzo c'è una pista di poco più di 1600 metri, con dietro la montagna e davanti l'autostrada a11 Firenze mare. Ogni misura è presa al pelo, basta un errore minimo o un imprevisto per finire col muso sull'asfalto e il gard rail dell'autostrada. Ed è già successo, nel '97. Secondo il comune di Firenze, intorno a questa pista può starci ancora qualcos'altro.

ORNELLA DE ZORDO- Capogruppo Unaltracittà/unaltromondo

Ora, l'ultimo pezzettino che apparentemente adesso è ancora verde, quello dove ora ci troviamo, verrà urbanizzato pesantemente perché c'è già una convenzione col comune di Firenze da parte del proprietario, Fondiaria, che è nientemeno che Salvatore Ligresti, il quale può costruire su questa striscia parallela alla pista un milione e trecentomila metri cubi di cemento.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Secondo le norme Icao, per avere aeroporti sicuri fino a 300 metri dalla pista non si dovrebbe costruire nulla, poi solo costruzioni molto basse e distanziate, altrimenti si è costretti ad atterrare così.

CITTADINO CASTELLO

La gente ha paura, abbassa il capo quando lo vede passare. Ci credo io che abbassano il capo...

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

A Firenze, allora, per star nelle leggi aeroportuali, hanno contato ben bene i metri e rotella alla mano a metro trecento uno...

CITTADINO CASTELLO

Dove si cominciano a vedere le gru verrà tutto edificato.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Il 18 aprile 2005, Salvatore Ligresti, Presidente di Fondiaria Sai, ha stipulato una convenzione con il comune di Firenze per realizzare la più grande opera urbanistica del dopoguerra, un miliardo di euro l'investimento, termine lavori 2014. Ma, corregge Ligresti, "faremo prima, c'è ampia disponibilità di bilancio". Bilancio che in realtà non dovrebbe essere lui a firmare avendo perso i requisiti di onorabilità, in seguito alle condanne, confermate in cassazione, per corruzione riguardo agli appalti della metropolitana di Milano, l'accordo Eni-Sai e qualcos'altro.

ORNELLA DE ZORDO- Capogruppo Unaltracittà/unaltromondo

Questa urbanizzazione non risponde ad una richiesta, a un bisogno della città, ma semplicemente ad un grandissimo affare che Ligresti può fare e dunque gli è stato dato il permesso di costruire e poi la domanda che noi ci siamo posti è: ma chi ci andrà in questo milione e trecento metri cubi di cemento? Abbiamo saputo che la Provincia di Firenze, ma anche la Regione, hanno già detto che sposteranno qui i loro uffici. Insomma, viene da dire che qui il pubblico paga, in senso lato, 2 volte Ligresti, gli fa fare 2 volte un affare: uno perché gli consente di costruire, due perché va a comprare degli immobili che certo non sarebbero così appetiti da tutta queste folle che vogliono venire ad abitare qui vicino all'aeroporto.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Gli aeroporti sono rumorosi, molto, a volte troppo.

CITTADINO CASTELLO

Bisogna stare zitti quando passa un aereo e si dice "aspetta un attimo, passa l'aereo; ecco, è passato, ora riparlami". Fanno un tale casino- scusate la parola – che non è vivibile.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Non secondo le amministrazioni fiorentine, che hanno previsto di trasferire qui i loro uffici.

ORNELLA DE ZORDO- Capogruppo Unaltracittà/unaltromondo

Una notizia degli ultimi giorni: Ligresti ha anche acquistato il 2% delle azioni dell'aeroporto stesso. Dunque, come dire, Ligresti ha veramente messo le mani sulla città.

VITO RIGGIO- Direttore Generale Enac

Noi non possiamo impedire alle autonomie della città di presentare progetti che per altro abbiamo già avvisato essere in forte contrasto con la possibilità di espansione di un aeroporto che è già molto stretto, ma anche lì senza il parere dell'ENAC non si potrà costruire niente, a meno che non si preferisca chiudere l'aeroporto.

GIOVANNA CORSETTI

Sa che il cantiere e' gia' stato aperto?

VITO RIGGIO, Direttore Generale Enac

Noi abbiamo fatto presente che il codice della navigazione è in funzione, quindi chiunque abbia cantierato prima che sia stato completato lo studio sul rischio lo ha fatto a proprio rischio e pericolo dal punto di vista anche delle responsabilità.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Sempre 2 anni fa' avevamo verificato le condizioni di un altro aeroporto: l'aeroporto di Palermo. A Palermo mancavano le vie di fuga, richieste dall'icao, su tutte e due le piste, e la segnaletica risultava diversa da quella riportata sulle carte aeroportuali.

PILOTA ANONIMO

C'è una riga disegnata per terra che ci dice un margine, cioè che la pista finisce lì, invece la pista finisce diverse decine di metri prima. Per questo motivo a Palermo avevano dovuto spegnere l'ILS, una radio assistenza che consente agli aerei di atterrare in tutta sicurezza anche in condizioni critiche di visibilità.

ANONIMO

Torre Raisi da UCS4

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Vediamo se dopo 2 anni e' cambiato qualcosa.

FILIPPO CAPUANO- Capitano Aviazione Civile

Questi sono lastroni in calcestruzzo che sono stati interamente rifatti, cioè questa zona del piazzale è completamente nuova. Sono stati eliminati tutti i difetti che questa zona presentava.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Vie di fuga e segnaletica ora sono a norma e l'ILS e' stato riattivato.

GIACOMO TERRANOVA- Amministratore Delegato Gesap

Il valore positivo di una trasmissione intelligente che faccia da stimolo è anche questo. Tra l'altro credo che gli effetti prodotti da indagini di trasmissioni di questo tipo si ripercuotano subito sul sistema aeroportuale.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Qualche volta fa piacere sentir parlar bene anche dei giornalisti, ma la verità e' che a Palermo sono arrivati i soldi dall' Europa, come si legge su questo cartello informativo nello stesso aeroporto.

NADIO DI RIENZO- Direttore Generale ENAV

L'ammodernamento degli aeroporti del Sud sono anche fondi diciamo statali e anche europei, in qualche modo.

GIOVANNA CORSETTI

Abbiamo imparato ad usarli?

NADIO DI RIENZO- Direttore Generale ENAV

Abbiamo imparato ad usarli sicuramente e da questo punto di vista siamo stati anche molto efficienti perché poi i programmi sono stati realizzati e anche da questo abbiamo avuto una premialità ulteriore, nel senso che ci sono stati attribuiti altri fondi proprio perché effettivamente poi abbiamo realizzato i programmi.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Sempre nel 2004 avevamo fatto una ricostruzione di un altro incidente che vogliamo farvi rivedere esattamente così come ve lo avevamo raccontato allora. Genova, 25 febbraio 1999: il dornier 328 inizia la manovra di atterraggio sulla pista 29, si abbassa ma non perde velocità, supera la zona di atterraggio prevista, arriva lungo, come si dice in gergo tecnico. Quasi a metà della pista il pilota cerca di frenare, l'aereo sbanda verso destra e poi verso sinistra, travolge il muretto a fondo pista e finisce in mare. Non è vero che il pilota è arrivato lungo. Lui, probabilmente, ha toccato bene. In quell'incidente, costato la vita a 4 persone, una hostess e tre passeggeri, sarebbe stato l'aereo ad avere problemi.

DAVIDE ROMANO - Avvocato

Era un pezzo probabilmente non funzionante del circuito frenante, quindi non effettivo, taroccato.

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

"Taroccato": come si taroccano le borse di gran marca o le magliette. Sono cioè pezzi di ricambio spacciati per originali, nuovi e ben conservati e invece sono copie o vecchi pezzi ripuliti e con tanto di certificato di garanzia. Uno di questi pezzi avrebbe causato l'incidente di Genova.

VITO RIGGIO- Direttore Generale Enac

Non mi pare proprio....E' emerso dove?

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Lo dice questa informativa della Guardia di Finanza.

DAVIDE ROMANO- Avvocato

".....sarebbe da ricondurre a forniture fallate, con particolare riferimento all'impianto frenante dell'aeromobile". A seguito dell'incidente l'intero aeromobile, decomposto, servì per la reimmissione nel mercato degli stessi pezzi come pezzi nuovi e non incidentati,

GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)

Non si butta niente. L'aereo fu comperato e rivenduto per buono.

DAVIDE ROMANO - Avvocato

A seguito dell'incidente i resti del velivolo sarebbero stati venduti alla Panaviation che a sua volta li avrebbe rivenduti a terzi". Quindi il riutilizzo degli stessi pezzi taroccati.

VITO RIGGIO- Direttore Generale ENAC

No, no...guardi, le informative della Guardia di Finanza, fino a quando non si traducono in iniziative della magistratura, sono materiali propedeutici. A noi non risulta, ma comunque, dovesse risultare, si farà una indagine interna.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

L'ENAC è l'ente di controllo, è uscito pulito da Linate, ma qualcosa ha imparato e qualcosa ha fatto, ha oggettivamente migliorato la situazione di alcuni aeroporti critici, ha obbligato tutti gli aeroporti a certificarsi che vuol dire rispondere a dei requisiti di sicurezza altrimenti si chiude, e ha potenziato i controlli. Per fare questo ci vogliono soldi, ma adesso ce ne sono pochi e glieli stanno levando. Per un po', diciamo, si potranno usare i soldi recuperati sulla strage di Linate.

19 ottobre 2006

(229) Linate,
8 ottobre 2001 - 8 ottobre 2006,
cinque anni dopo

Cinque anni trascorsi quasi invano.

L'investigazione tecnica è risultata alquanto lacunosa.

Inadeguatezze, incoerenze, omissioni ma soprattutto aver trascurato l'analisi centrale della dinamica incidentale – almeno per **Aero habitat** – l'ipotesi di violazione consapevole dei piloti del Cessna. Hanno optato per il rullaggio contromano sulla R - 6 per libera scelta e probabilmente perché ritenuta una prassi consueta.

L'esatto contrario di quanto indagato.

Tutto scaturirebbe da un errore del pilota hanno sostenuto un po' tutti.

Dall'investigazione tecnica dell'ANSV alle perizie - consulenze della Procura e delle parti civili coinvolte nel processo.

Le mancanze nell'accuratezza investigativa, criterio, metodologia e tipologia prescelta potrebbero aver inquadrato negativamente, le cause, le concause della dinamica incidentale da un lato e soprattutto l'identificazione delle colpe, delle responsabilità, delle imputazioni ed infine delle pene dall'altro.

Comprendere e giudicare ma anche comprendere per giudicare.

Il contesto organizzativo, operativo e procedurale potrebbe non essere adeguatamente emerso e rispecchiato nella fase processuale sia di primo quanto del secondo grado del giudizio.

L'uovo di Colombo che **Aero habitat** ha fatto emergere dovrà infine essere analizzato.

10 ottobre 2006

(228) Linate, da zero dopo cinque anni

E adesso, che facciamo? **"Air safety through investigation"**, la sicurezza discende/scaturisce dalla investigazione (by *ISASI Forum*).³

Ma cosa accade se l'investigazione non è completa, corretta, coerente?

Le investigazioni del crash di Linate del 2001 hanno focalizzato taluni aspetti, trascurando lo scenario di analisi determinante – almeno per **Aero habitat** - per la comprensione di quanto è avvenuto in quella mattinata.

La dinamica incidentale dei due velivoli interessati, in sostanza il rullaggio percorso dai due velivoli in oggetto e le cadenze delle comunicazioni intercorse non sono ovviamente in discussione. Sono del tutto trasparenti e palesi e condivise.

Quello che è stato del tutto ignorato, almeno leggendo le relazioni ed i testi disponibili, è un'ipotesi investigativa centrata sulla violazione deliberata dei piloti del Cessna.

Ovvero l'analisi della possibile trasgressione volontaria alla autorizzazione dal rullaggio.

Sono andati via R 6 pur avendo confermato la **"clearance"** via R 5.

Sono andati contromano e lo hanno confermato segnalando subdolamente il percorso con il richiamo alla segnaletica obsoleta S4 e S5 convinti che tale messaggio potesse confermare e, in qualche modo, forse far condividere, esplicitare, la violazione perseguita.

Nessun errore organizzativo, nessuna latent failure del sistema operativo, c'erano anche quelli ma l'opzione del Cessna, l'andare contromano sulla R 6 potrebbe, a questo punto, riformulare del tutto sia l'impianto investigativo sia l'operato della giustizia.

La stretta correlazione tra la ricostruzione giuridica dell'inchiesta giudiziaria e l'inchiesta tecnica dell'Agenzia (ANSV) e degli esperti di parte troverà sicuramente sbocchi inattesi.

La normativa che anche il paese Italia ha varato dopo il recepimento ICAO e gli indirizzi della UE e degli organismi comunitari in materia sulla sicurezza aerea dovranno a questo punto essere verificati.

Il sistema di gestione della sicurezza aeroportuale avrebbe dovuto fare un salto di qualità, il trasporto aereo è davvero diventato più sicuro e il livello della sicurezza nell'aviazione civile è migliorato dopo il dibattito post 8 ottobre di Linate?

Secondo **Aero habitat** qualora non venissero rifatte le indagini e non venisse adeguatamente analizzata la "violazione" del pilota, evidenziando da un lato i limiti della trascorsa investigazione e dall'altro le ragioni tecnico analitiche di tale scelta, ancora una volta saremmo dinnanzi all'ennesima tragedia italiana. Con un risultato classico, senza reali cause, senza reali imputazioni e conseguentemente senza alcun ammaestramento per migliorare i livelli di sicurezza del volo dell'aviazione civile commerciale.

Un riscontro che potrebbe evidenziare negativamente l'ipotesi di un trasporto aereo, diventato, davvero più sicuro. I tanti convegni intorno alla sicurezza del trasporto aereo, i corsi accademici e formativi sulla sicurezza diventano futili esercizi autoreferenziali.

La verità sulla vicenda del Cessna, non appare comunque lontana ed il quadro degli eventi si sta schiarendo: affiora il tassello investigativo trascurato dalle indagini, aver ignorato l'opzione che ribalta l'impianto investigativo.

Curioso il rapporto degli esperti ed investigatori italiani. Tanti convegni, tavole rotonde sulla sicurezza non altrettanto, amaro commento di una vicenda annosa, e sensibili all'analisi investigativa. Una superperizia o basterebbe una nuova quanto focalizzata analisi, del tutto circoscritta, per risolvere il punto fondamentale: è stato errore del pilota o è stata una violazione deliberata e consapevole di una procedura operativa?

Tornare quindi al punto di partenza, all'anno zero.

Ma chi accoglierà la richiesta di **Aero habitat** dopo cinque anni?

02 ottobre 2006

³ **ISASI Forum** è un pubblicazione quindicinale della International Society of Air Safety Investigators, il motto "Air Safety Through Investigation" è il sottotitolo del magazine .

(227) Linate, dal caso Eurojet, alle nuove indagini su Linate 2001

Dal caso della corruzione – un tentativo di addomesticare la perizia tecnica con la somma di 125 mila euro – per il crash del Learjet precipitato il 1° giugno 2003 su un capannone a Peschiera Borromeo, ecco novità.

L'indagine rischia di ampliarsi ed inglobare anche Linate 2001.

Se dagli interrogatori attesi per i quattro arrestati del caso Eurojet, per cui il GIP sostiene:

- *“la cui condotta appare di eccezionale gravità, anche perché si inserisce in un contesto, quello della sicurezza aerea, la cui delicatezza è superfluo sottolineare e rispetto al quale manifestano un impressionante disinteresse e assenza di scrupoli”;*

e che saranno ascoltati dal PM Pradella, dovessero emergere connessioni con l'attività General Aviation, perché quindi non riaprire anche le indagini che riguardano Linate 2001?

Perché non scandagliare eventuali episodi simili a quello di Peschiera Borromeo, e magari, arrivare sino all'incidente di Linate. Era l'8 ottobre 2001, 118 persone morirono nello scontro tra un Md87 della compagnia scandinava SAS e un Cessna tedesco.

Aero habitat ritiene essenziale riaprire il caso Linate 2001 ed il caso di corruzione che ha coinvolto l'ispettore ENAC potrebbe risultare un riscontro significativo.

Dopo che i magistrati hanno approfondito le modalità di abilitazione per alcuni piloti in Eurojet, accuse formulate dal legale del pilota del jet, Mario Brusa che assiste il pilota Antonio Cavalleri, una questione che potremmo identificare come mazzette e brevetti, perché non ipotizzare anche possibili inadeguatezze nell'ambito delle autorizzazioni infrastrutturali, procedurali ed operative?

Perché non verificare adeguatamente anche le perizie, consulenze ed investigazioni che hanno permesso di comprendere le cause e concause incidentali prima ed inquadrare, in seguito, gli eventi di quella mattina 8 ottobre 2001 e conseguentemente ri - valutare le imputazioni?

25 settembre 2006

(226) Linate, comprendere e giudicare

"Eliminato l'impossibile, tutto ciò che resta, per quanto improbabile è la verità". (Holmes parlando con Watson).⁴

Com'è ben noto le armi dell'arguzia, della logica, dell'istinto investigativo riescono a venir a capo di qualsiasi groviglio, riescono a dipanare e svelare qualunque mistero, inchiodare ogni responsabilità e colpa. Ma non è questo il caso.

Nel settore dell'investigazione "aviation" che non è l'indagine della Procura, non prevale la cosiddetta "blame culture" bensì la ricerca delle cause e delle concause dell'evento nel più ampio contesto organizzativo, infrastrutturale, procedurale ed operativo.

Oltre la "blame culture" quindi.

L'indagine giudiziaria tuttavia dovrà riformulare la verità sulla vicenda del Cessna, verificando qualche tassello investigativo trascurato e, molto probabilmente, rifare il processo.

Ma non parliamo di questo.

L'analisi e l'impegno che **Aero habitat** privilegia è quello verso la natura organizzativa, esecutiva, il cui scopo è comprendere e spiegare l'accaduto, affinché si possano evitare eventi analoghi. Ma anche evitare che si ripropongano investigazioni, qualora questo fosse il caso, di tal fatta.

Scongiurare che possano ripetersi **Relazioni** finali come quella che le investigazioni ci potrebbero aver consegnato. Che hanno proposto non solo alla totalità dei curiosi e dei soggetti interessati ma anche alla comunità degli esperti, degli analisti nostrani ed internazionali che, privati dall'osservazione diretta, della raccolta sul campo delle prove e degli indizi, devono elaborare, risolvere l'intreccio, senza mai muoversi dalla propria scrivania o distogliersi dal computer.

Se quindi l'indagine giudiziaria e quella parallela, per migliorare il sistema passa anche per accrescere le condizioni di sicurezza e di affidabilità di un sistema organizzato, necessita di risultati coerenti all'assunto originario.

Eliminando i possibili errori latenti, quando ci sono stati, quando esistono realmente "mistakes" o errori, ma quando invece si è di fronte a "violations" occorre innanzi tutto identificarli, riconoscerli.

Altrimenti il sistema non impara e soprattutto si rinuncia al proprio compito storico:

- **l'indagine non migliora il sistema.**

Con una inevitabile effetto, l'indagine giudiziaria per identificare le responsabilità soggettive ne risente. Le distinte finalità delle due indagini sono ovvie ma altrettanto palese è l'intreccio che scaturisce qualora sia negata o risulti fuorviante l'investigazione tecnica.

In questo caso occorrerà parlare forse di mera colpevole ignoranza, di indizi – prove stranamente ignorate e forse di amnesie, lapsus, e oblii investigativi.

Con minor severità, evitando ogni presunzione di intrigo o complotto o insabbiamento, si potrebbe parlare semplicemente di dimenticanze, trascuratezze, negligenze, lacune e smemoratezze della prima grande prova per gli investigatori nostrani.

Di una indagine forse sviluppatasi a senso unico.

"**Un errore umano e la nebbia sono le possibili cause**", riportavano i media nella stessa giornata della sciagura. E questa è, in seguito, diventata l'unica opzione investigativa analizzata.

22 settembre 2006

⁴ *La scienza della deduzione*, secondo capitolo di *Uno studio in rosso*.

(225) Linate, verso altre, ma soprattutto nuove indagini

Dagli iniziali dubbi ed incertezze associate sia al criterio adottato, quanto all'esito investigativo conclusivo (ma il discorso vale per alcune perizie), **Aero habitat** ha, nel corso tempo, fatto affiorare una serie d'incoerenze ed omissioni che, almeno per le nostre analisi, inquadrano e propongono un rinnovato scenario degli eventi e della dinamica incidentale di quella sciagurata mattinata di cinque anni orsono.

La sensazione è estrema: l'intrigo/intreccio investigativo concluso è un flop colossale.

Per quale ragione?

Il lavoro del consulente, del perito di parte, dell'investigatore professionale, non solo lo sguardo distratto e bizzarro dell'analista occasionale, dell'improvvisato indagatore della domenica, comporta, anche nel settore **aviation**, un compito oscuro, laborioso, comunque estenuante, nulla è lasciato al caso.

Approccio, metodologia e modalità d'indagine è rivolta all'oggettività analitica ed all'assoluta trasparenza degli eventi. Il traguardo è una ricostruzione efficace, coerente, esaustiva, quanto rispondente, degli eventi rappresentati.

Con un rischio, sempre incombente.

Che mesi di lavoro, anche anni, di pazienti e spesso qualificate/prestigiose analisi dei documenti, con l'utilizzo di tecniche e modalità investigative di prim'ordine (l'ausilio di tecnologie e strumentazioni avanzate non sono un extra), possano essere dissolte da un riscontro banale.

Forse marginale.

Ebbene potrebbero essere queste le considerazioni che possano valere anche per le indagini scaturite dal crash del 8 ottobre 2001?

Cosa accadrebbe se a Linate 2001, ad esempio, venisse imposta una re - interpretazione, una revisione di alcune trascrizioni? Quali? Intanto una.

Quella della frequenza ground (121.8), delle conversazioni - comunicazioni intercorse tra gli addetti in torre e gli equipaggi dei piloti posizionati nei piazzali ATA e nord.

Nella fase precedente l'avvio del rullaggio, fino al decollo.

Ebbene, perché, ad esempio nelle trascrizioni - vedi il documento Allegato/attachment M, agli atti - l'arco temporale iniziale fino alle ore zulu 05.41.39, frangente quest'ultimo della prima chiamata del MD 80 SAS - SK 686, alcune conversazioni sono identificate da numeri rossi? Lo stesso documento Allegato/attachment M, un pdf che è stato fruibile - download per un lungo periodo dal sito dell'agenzia www.ansv.it - segnala, infatti, una serie di conversazioni contrassegnate in rosso (dalle 05.00.55 - 05.41.35), ma senza la precisione riportata nelle restanti 7 pagine (di 13).

Semberebbero trascrizioni integrative. Aggiuntive. E' vero?

Alle 05.44.03 inoltre, l'ipotetico lettore dell'Allegato M, incontra un'altra comunicazione trascritta in rosso. Quali sono le ragioni di questa sovrapposizione?

Sono forse trascrizioni integrative? Un'aggiunta alle trascrizioni originali sulle quali, peraltro, gli investigatori avevano focalizzato la loro analisi?

Dalle quali potrebbero essere scaturite le prime perizie e relazioni.

Le trascrizioni agli atti hanno forse qualche altra buca? E' un interrogativo che **Aero habitat** ha avanzato da qualche anno (vedi passati comunicati).

Perché, infine, nell'Allegato M è riportata una doppia comunicazione dei piloti svedesi, quella riguardante la richiesta di messa in moto e autorizzazione al decollo?

Quali valenti strategie investigative o sofisticate tecniche processuali potranno dipanare/risolvere questo primo riscontro? Che cosa avvenne realmente tra le ore 05.05.35 e 05.41.39, quali sono state le originali trasmissioni T/B/T? Sono state, fra l'altro, recuperate integralmente?

18 settembre 2006

(224) Linate, le indagini sono da rifare

I fatti non cessano di esistere solo perché noi li ignoriamo (A. L. Huxley).

Gli interrogativi che **Aerohabitat CentroStudi** ha, nel tempo, posto e riproposto nella sequenza dei comunicati stampa costituitivi dell'analisi "**Linate 8 ottobre: l'altra inchiesta**" – download su www.aerohabitat.org - non hanno trovato – al momento - risposte adeguate sia nelle indagini sviluppate dagli organismi tecnici istituzionali (ANSV ed altri) quanto nelle perizie giudiziarie (Procura di Milano) e delle consulenze delle parti processuali, ed è quindi davvero venuto il tempo della realtà e della trasparenza.

Al prossimo 8 ottobre sono passati ben 5 anni dal crash e, secondo **Aerohabitat**, le perplessità sono ancora evidenti, mentre alcuni riscontri – non meri indizi ma evidenze documentali - appaiono del tutto contraddittori rivelando incoerenze ed omissioni.

Sono questi ultimi aspetti ad obbligare da un alto gli inquirenti ufficiali ed istituzionali e, dall'altra gli occasionali investigatori della domenica, a completare l'opera avviata.

In questa sede ovviamente non si parla dell'esito dei risultati processuali di I e II grado, perciò sono trascurate le congruità delle responsabilità identificate, delle imputazioni e delle relative sentenze, l'analisi concerne la fase investigativa.

Sotto la lente delle nuove indagini dovranno tornare il clima contestuale – infrastrutturale – procedurale – operativo, quindi le dinamiche che hanno preceduto il crash incidentale ed infine le modalità e l'esito degli interventi di rescue e soccorso che, nonostante la pluralità di Relazioni, rapporti e perizie esistenti non hanno risolto il caso.

Una sorta di unanimità e condivisione del percorso investigativo, quasi obbligati da una sorta di linee guida prefigurate, aveva condotto ogni consulente, anche quelli di parte, a confermare, almeno per quanto riguarda la ricostruzione della dinamica pre – crash, la causa scatenante nell'errore del pilota/equipaggio del Cessna.

Qualcuno potrebbe pensare ad un ipotetico intrigo, anche stavolta non solo nazionale (hanno partecipato anche tecnici di altri paesi), ma è un teorema difficilmente condivisibile.

Occorrerà comunque valutare altri scenari investigativi.

Ma chi ha l'autorità di richiederli, sollecitarli ed avviarli?

ANSV potrebbe rifare una indagine già completata e chiusa?

E se non potrà essere svolto da ANSV, quale altro organismo istituzionale potrebbe essere coinvolto in una rinnovata indagine sulla sciagura di Linate ?

13 settembre 2006

(223) Linate, lo stato delle cose

Senza fretta ma senza sosta, **Aerohabitat CentroStudi** ha continuato ad analizzare l'incidente di quel 8 ottobre 2001, ha approfondito le relazioni ANSV, le varie perizie e documenti disponibili verificando le sentenze e le motivazioni di primo grado.

Ha continuato con le motivazioni della sentenza di secondo grado.

"Linate 8 ottobre, l'altra inchiesta", la sequenza di comunicati stampa on line su www.aerohabitat.org non ha smesso la sua analisi nella convinzione che quella sorta di teorema investigativo, sviluppatosi tra le indagini della Procura, quelle ANSV e rimbalzato e/o contraddetto nelle perizie di parte, non corrispondesse alla reale dinamica incidentale.

Le sentenze hanno variamente imputato soggetti e responsabilità secondo criteri derivati principalmente dall'approccio, dalla modalità, dalla tipologia investigative e Relazioni ANSV. Sulla quale **Aerohabitat** ha da tempo espresso alcuni dubbi.

I rilievi ICAO su ANSV per Linate 2001 da un lato, e la cosiddetta **"controperizia scozzese"** sulla Relazione Finale stessa ANSV dall'altro (davvero strano l'oblio nel quale è finita la "controperizia"), hanno messo in luce due aspetti decisivi quanto contraddittori, sulle modalità investigative.

Aerohabitat né ha posta altre due:

- perché non si è investigato sulla violazione consapevole da parte del Cessna?
- perché si è privilegiato esclusivamente l'errore umano dei piloti del Cessna?

Aerohabitat ha invece raggiunto una convinzione che ribalta le risultanze note.

Un riscontro, che **Aerohabitat** è in grado di illustrare, palesemente evidente, quanto del tutto, sebbene stranamente, sfuggita all'attenzione degli inquirenti.

Ecco l'uovo di Colombo.

Dopo aver posto i primi interrogativi **Aerohabitat**, dopo averli risolti, una realtà che potrebbe imporsi come decisiva nella ricostruzione della dinamica incidentale, ha infine trovato una inequivocabile conferma.

Il Cessna ha imboccato il rullaggio R 6, del tutto consapevole di quello che stava facendo, anche in contrasto con l'autorizzazione ricevuta dal "ground" e ripetuta correttamente allo stesso interlocutore "ground".

Gli investigatori, probabilmente non solo quelli ANSV ma la generalità dei consulenti e periti di parte, probabilmente, dopo averlo ipotizzato, hanno invece scartato questa opzione.

06 settembre 2006

(222) Linate, l'uovo di Colombo

Le più grandi verità sono sempre le più semplici.

Negligenze ed eventuali approssimazioni nell'investigazioni come nell'analisi documentali, l'intreccio delle perizie in contraddittorio, una rete manifestatasi come un teorema istruttorio che si è imposto da subito, già nella prima fase dell'indagine, potrebbero aver oscurato ed impedito una visione allargata e trasparente degli eventi di quella mattina.

Buon senso e chiare indicazioni potrebbero essere il punto da cui partire?

E' forse come l'uovo di Colombo?

La soluzione è davanti agli occhi, fruibile e immediatamente comprensibile, ma non è spontaneo vederla perché si è analizzato e ci s'interrogato su altro.

La metafora dell'uovo di Colombo, e senza alcuna viaggio verso le "Indie", potrebbe venire, stavolta attraverso una semplice, quanto banale, revisione dell'investigazione, che peraltro **Aerohabitat** pensava potesse materializzarsi anche con la perizia disposta dalla quarta Corte d'appello di Milano, "con l'incarico di trascrivere e tradurre il nastro originale delle conversazioni torre bordo terra tra i piloti e la torre di controllo del giorno del disastro aereo", e finalmente imporsi la verità più semplice?

Quale?

La pratica del contromano, ovvero l'utilizzo del raccordo R 6, non potrebbe essere questa la causa prima dell'incidente di Linate.

Nessun errore del pilota quindi, bensì una palese violazione delle procedure operative previste. Cosa cambia?

Quale varianti potrebbero scaturire nell'evoluzione dell'indagine tecnica dell'ANSV, che necessariamente deve essere riscritta, ma soprattutto come andrebbero riconfigurate le cause e le responsabilità?

Ancora il 31 dicembre 2002 nel comunicato **"(115) Linate: registrazioni, trascrizioni e la reale dinamica degli eventi"** erano stati posti alcuni interrogativi, è indispensabile riproporli:

- *"In definitiva potrebbero essersi manifestate carenze, lacune, interruzioni, parole e/o frasi non comprensibili e sufficienti a determinarsi come elementi e fattori pregiudiziali per le indagini? Quale senso avrebbe un dibattimento processuale scaturito da indagini vincolate da trascrizioni parziali o, per qualsiasi ragione, incomplete? L'identificazione della struttura logistica, organizzativa ed operativa esistente sullo scalo, la dinamica delle cause/concause che avrebbero favorito, innescato e permesso il disastro avrebbe parimenti un carattere di "oggettività"?"*

02 settembre 2006

(221) Linate, ipotesi: via R 6, una violazione consapevole?

Errore umano, human factor come opzione involontaria ed inconsapevole?

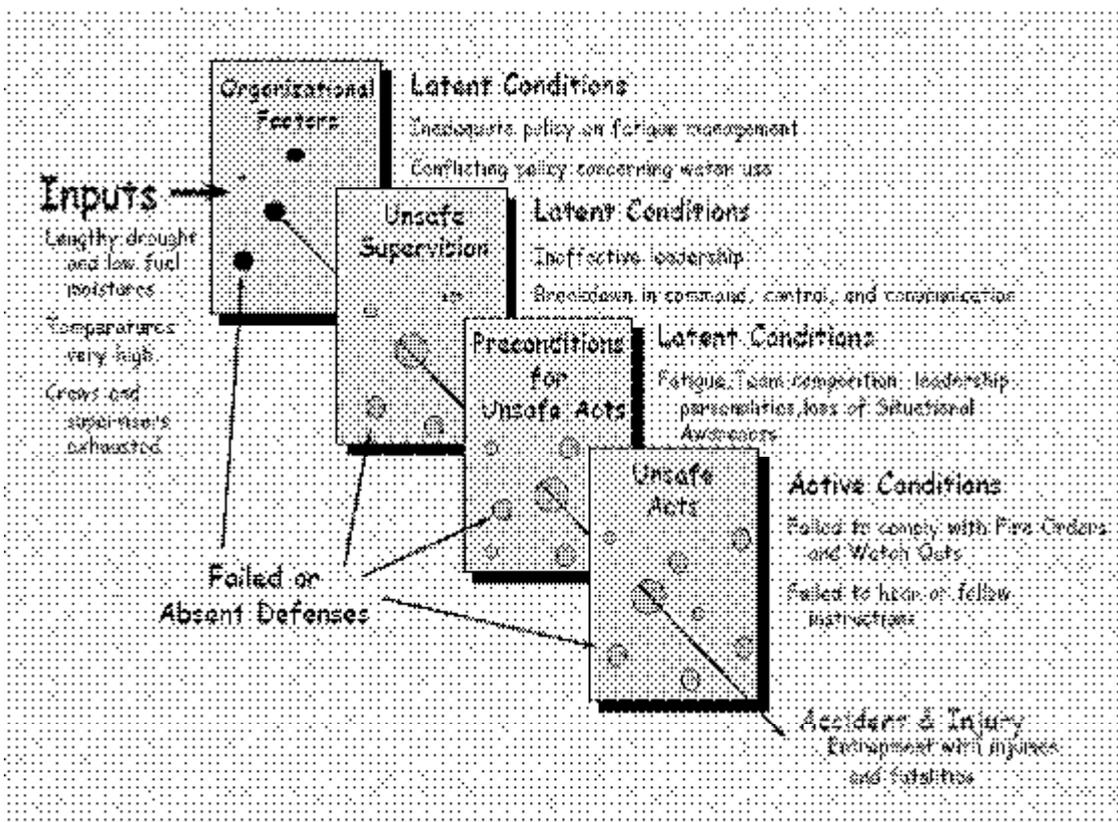
Tutt'altro, a Linate quella mattina la scelta potrebbe essere stata del tutto consapevole, frutto di un ragionamento elementare: è una prassi e ci mettiamo meno tempo.

Risparmiamo danaro e tempo. E' una ipotesi del tutto controcorrente.

Anche se la letteratura delle investigazioni "aviation" hanno inquadrato l'incidenza delle cause, senza entrare nel dettaglio analitico della volontarietà, in termini di:

- ❑ 57% al fattore umano
- ❑ 26% a cause tecniche
- ❑ 6% al fattore ambientale
- ❑ 10% a fattori accidentali
- ❑ 1% altro;

il tasso di incidenti derivati dal fattore uomo viene ricondotto a scelte operative riconducibili a errore latente e non intenzionale, sia esso organizzativo, individuale, procedurale o altro ma per Linate 2001 non dovremo forse argomentare di errore consapevole?



J. Reason: model of human error causation

Perciò i motivi solitamente correlati al fattore umano (vedi Reason model, FAA, FSF) quali elementi d'innescò della situazione anomala che comporta la catena sequenziale che determina l'incidente, e precisamente:

- fattori percettivi e sensoriali
- fattori psico – fisiologici
- fattori legati alla competenza e perizia
- fattori derivati dalla cultura attinente alla sicurezza
- fattori derivata dalla percezione reale del binomio rischio/sicurezza
- interfaccia e relazione infraequipaggio
- design infrastrutturale e procedurale
- verifica controllo dell'organizzazione;

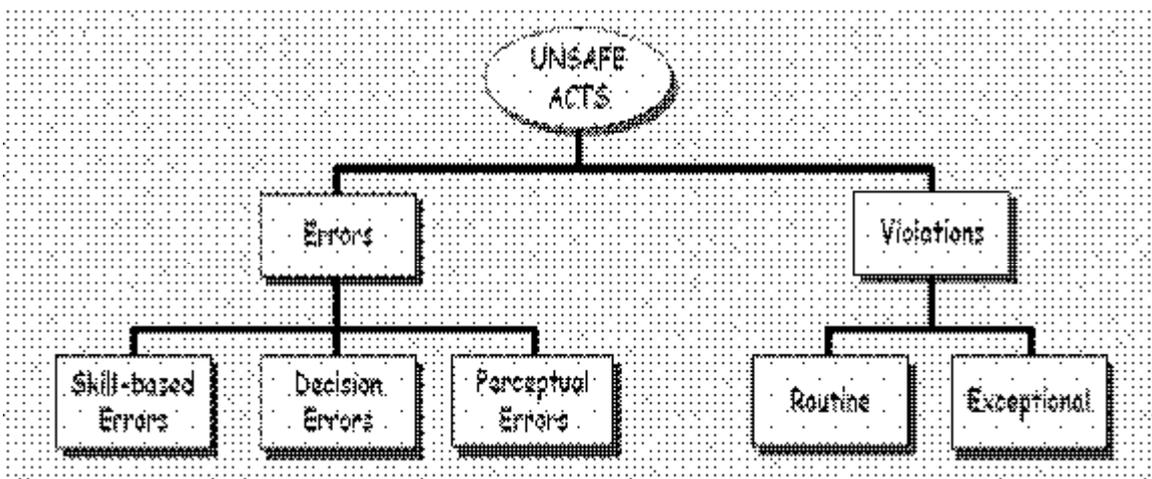
potrebbero non rappresentare altro che un'analisi accademica utile ma del tutto avulsa al quadro degli eventi di quel 8 ottobre 2001.

Una variabile solo marginale nel modello di Reason.

Nessun errore latente o attivo del pilota ma una organizzazione che incorporava **"failed or absent defense"**.

Che potrebbe aver sopportato - tollerato comportamenti ed operazioni consapevolmente trasgressive.

Probabilmente il quadro potrebbe essere stato, invece, quello di **"preconditions for unsafe acts"**. La categoria dell'opzione del pilota del Cessna sarebbe piuttosto una sorta di comportamento intenzionale che l'investigazione identifica solitamente come **"violations"**.

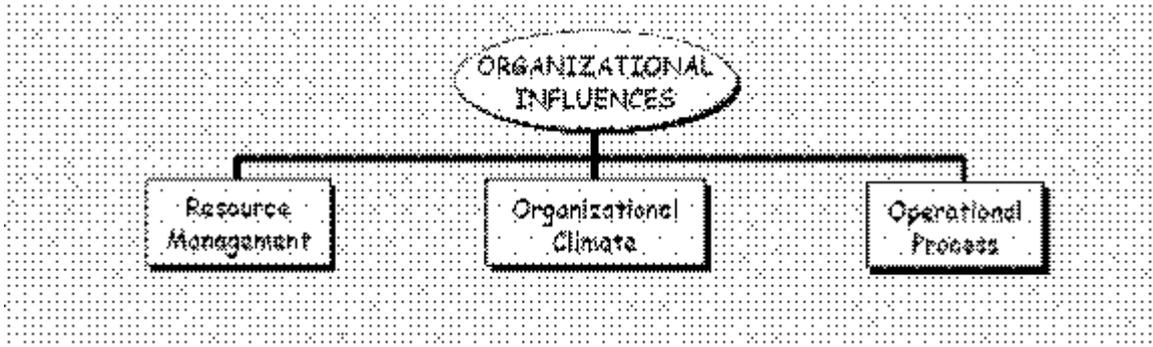


Unsafe acts: a Linatè l'ipotesi e "Violations"

L'**unsafe act** rilevato nel dopo incidente potrebbe riguardare una **"opzione intenzionale"**, consapevole quanto deliberata.

Pianificata operativamente ed adottata anche se riconosciuta come una **violazione**.

Trasgressione operativa perseguita, benché inadeguata e inappropriata, agevolata da un lay out aeroportuale e da una permeabilità/vulnerabilità procedurale – strumentale - organizzativa nota. Tollerata dal sistema operativo aeroportuale.



Organizational influences: l'ipotesi della tolleranza organizzativa

Un errore, ma solo perché causa primaria dell'evento incidentale, probabilmente identificabile come "**honest mistake**", perché ritenuta la più corretta in quel frangente operativo. Anche se in totale trasgressione alle norme esistenti e conosciute.

Scelta sbagliata ancorché la più accurata nel contesto operativo,

Una mansione espletata, ancorché una valutazione errata, benché ritenuta una procedura consona. Non quindi il risultato di imperizia, inesperienza ed inadeguatezza, favorita da una segnaletica non standard e ridondante, ma opzione solo apparentemente inventata e soggettiva, bensì accorta ed intelligente.

Forse il frutto una determinata situazione esterna.

Una percezione ambientale potrebbe aver indotto ed agevolato l'utilizzo consapevole del R6: il percorso contromano.

L'unica incertezza che potremmo porre è la seguente:

- la violazione "consapevole" ipotizzata potrebbe essere classificata semplicemente come una operazione di **routine** o una scelta una tantum o **exceptional**?

Dipende da una serie di considerazioni, che possono essere condivise o contraddette, ma che tuttavia non spostano un riformulato quadro de contesto operativo, delle cause, delle concause e delle responsabilità.

26 agosto 2006

(220) Linate, si potrebbe profilare un quadro di incoerenze ed omissioni?

Dopo i rilievi posti dall'ICAO sul ruolo svolto da ANSV sull'incidente di Linate da un lato, a seguito del resoconto della "controperizia scozzese" sulla Relazione Finale della stessa ANSV dall'altro, non potrebbero esistere i presupposti per la riapertura della vicenda dell'8 ottobre 2001?

Il riesame complessivo dell'investigazione, dalla tipologia dell'approccio, alla modalità ed esecutività operativa, in seguito alle perplessità emergenti, ai dubbi derivati dalle illustrazione delle extra 25 Raccomandazioni di Sicurezza, non dovrebbe risultare un passo scontato, quanto obbligato?

L'interrogativo che **Aerohabitat Centrostudi** intende porre è il seguente:

- non potrebbero emergere, in un rinnovato contesto investigativo, stavolta svolto da un team di tecnici integrati e coordinati, anche una serie di inadempienze, di irregolarità procedurali ed operative, premessa per evidenziare l'esistenza di una qualche omissione e incoerenza investigativa conclusiva imponendo la necessità e l'urgenza di argomentare su una diversa genealogia incidentale per la tragedia del 8 ottobre 2001?

Una semplice, quasi banale ricostruzione documentale non potrebbe, ad esempio, smentire l'involontarietà e non consapevolezza dell'operato dei piloti del Cessna?

Ma chi ha il potere, la responsabilità di imporre un aggiornamento delle indagini?

Chi potrebbe azzerare sia l'operato dell'ANSV quanto quello emerso dalle risultanze delle due sentenze? Forse la Procura e la Cassazione nel secondo caso, con nuove perizie e testimonianze, ma chi nel primo?

21 agosto 2006

(219) Linate, una ipotesi stravolgente: e se non fosse stato un errore umano

L'analisi del prof. Maurizio Catino dell'Università di Milano Bicocca (vedi "Studi organizzativi n°3, 2003, **"4 minuti e 38 secondi Il disastro di Linate come incidente organizzativo"**) ha fatto emergere alcuni "inquietanti interrogativi".

Aerohabitat li riporta:

- ***"Com'è potuto accadere che un errore involontario dei piloti del Cessna nel prendere un raccordo abbia causato un tale disastro?"***
- ***È stata colpa della disattenzione dei piloti? Della loro negligenza nel consultare le carte e leggere i segnali?"***
- ***È stata complice la nebbia?"***
- ***Si è trattato, dunque, soltanto di errore umano?"***
- ***E come è possibile che un errore dei piloti nell'imboccare un raccordo non sia stato rilevato da nessuno, per alcuni minuti e fino all'impatto?"***
- ***Si è trattato allora di negligenza non soltanto dei piloti ma anche dei dirigenti delle diverse organizzazioni coinvolte?"***

Anche l'approfondimento del Sinclair Department of Human Sciences (Human Safety and Reliability, A Human Factors Perspective) ha sostenuto come a Linate la sciagura sia avvenuta:

- **Crash due to a mixture of human error and the fog.**

Una convinzione diffusa, espressa anche dalla Relazione Finale ANSV e ribadita nelle fasi processuali e dalle sentenze di primo e secondo grado, ma che potrebbe essere errata.

E se invece l'opzione della R 6, vale a dire, l'utilizzo contromano del percorso R 6, nonostante l'autorizzazione (clearance) e ripetizione del pilota (readback) per un istradamento via R 5 fosse risultata una scelta del tutto consapevole per il pilota quanto, forse, ignorata dal controllore Ground?

Un riscontro che, se accertato, potrebbe aprire e rivelare una cascata di conseguenze, con una prima evidenza.

Gli interrogativi del Prof. Catino, in questo caso, non avrebbero mai una risposta e tutti gli analisti dovrebbero semplicemente reinterpretare gli eventi di quella mattinata.

L'ipotesi che Aerohabitat pone è, quindi, la seguente, che l'utilizzo R 6 non sia stato un:

- o **errore involontario**
- o **una disattenzione**
- o **una negligenza dei piloti**

E' stato, invece, un atto intenzionale, del tutto consapevole e perseguito dell'equipaggio del Cessna. Quali potrebbero essere state le motivazioni professionali ed operative, o diversamente le cause che hanno portato a tale scelta?

Occorrerà districare un puzzle, secondo Aerohabitat, solo apparentemente complicato.

07 agosto 2006

(218) Linate, aeroporti, un “Certificato” senza SMS contraddice ENAC e ICAO

Dopo la sciagura di Linate e dopo l'atto di indirizzo del Ministro Pietro Lunardi del maggio 2002, anche gli aeroporti italiani, a seguito del recepimento dell'Annesso 14 ICAO si sono avviati verso la conformità agli standard ICAO.

Qual'è quindi lo stato degli aeroporti italiani, consegnati agli esercenti di scalo?

Il Rapporto annuale ANSV 2005 rileva come:

- *“La situazione...appare, rispetto agli anni precedenti, migliorata in termini di conformità ai requisiti minimi (standard) previsti dalle normative internazionali, sebbene in alcuni casi siano state riscontrate delle difformità rispetto a quanto previsto...”*
- *“si ritiene utile suggerire allo stesso Ente di esercitare una puntuale e continua vigilanza sull'osservanza, da parte delle imprese di gestione aeroportuale, degli obblighi assunti in sede di rilascio delle concessioni. Come previsto dall'Annesso 14 ICAO, fin dal 24 novembre 2005 è obbligatorio per un aeroporto certificato l'esistenza di un sistema di gestione della sicurezza”*

Ma agli esperti è noto come il DOC 9774 AN/969 ICAO (Manuale sulla Certificazione degli Aerodromi), testo generatore della Circolare ENAC APT-16, abbia determinato che:

- il rilascio della “Certificazione di aeroporto” debba avvenire dopo che l'organismo competente dell'aviazione civile (ENAC in Italia) abbia verificato l'esistenza di un SMS aeroportuale

Qual è quindi la reale situazione degli scali italiani possessori del Certificato di Aeroporto. Per quanto a conoscenza di Aero habitat, al 1 agosto 2006, nonostante la conclamata scadenza del 24 novembre 2005, nessuno scalo dispone ancora del Safety Management System o Sistema di gestione della Sicurezza.

Sono forse state concepite alcune deroghe alla roadmap prestabilita da ENAC per l'acquisizione degli standard ICAO?

Quale significato occorre dare ai comunicati ENAC quando sostengono:

- ***“Oltre il 95% del traffico complessivo del nostro Paese transita attraverso gli aeroporti che hanno ricevuto dall'ENAC la certificazione in base al “Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti”, regolamento introdotto in recepimento dell'Annesso 14 dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), organizzazione dell'ONU che riunisce le Autorità per l'aviazione civile di 188 Paesi Membri”?***

Numerosi scali, tuttavia, non si sono visti ancora assegnare il Certificato di Aeroporto nonostante il completamento della cosiddetta fase istruttoria per il suo rilascio.

Per maggiori dettagli su SMS ed i ritardi attuativi italiani vedi i numerosi documenti disponibili nella sezione Pubblicazioni di www.aero habitat.org.

03 agosto 2006

(217) Linate, la “controperizia” scozzese

ENAC è stato sottoposto ad un Audit ICAO nelle giornate tra il 15 – 25 maggio 2006.

Aerohabitat lo ha evidenziato con un circostanziato comunicato e alcuni rilievi, e, tra l'altro, come sostenuto dallo stesso ENAC, ha riferito che:

- *“Il team ICAO ha rilevato, inoltre, che il nostro Paese non rispetta gli obblighi derivanti dalla sottoscrizione della Convenzione di Chicago circa l'indipendenza tra l'indagine tecnica svolta dalla ANSV, Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, e l'indagine giudiziaria svolta dalla Magistratura. In particolare, l'ICAO evidenzia che la prevalenza dell'indagine giudiziaria su quella tecnica costituisce una forte limitazione circa la rapida conoscenza delle cause che hanno determinato gli incidenti, conoscenza necessaria per fare prevenzione”.*
- *“il team ha messo in evidenza, con riferimento all'Annesso 12 dell'ICAO, che esiste una carenza legislativa relativa all'individuazione del soggetto responsabile nel coordinamento delle attività di soccorso e di emergenza a seguito di un incidente aeronautico. In effetti, nel nostro Paese, l'Aeronautica Militare svolge questa funzione in termini volontari, ma senza esserne incaricata attraverso una formale attribuzione giuridica”.*

Aerohabitat CentroStudi essendo venuta a conoscenza dell'esistenza di un rapporto denominato **“Review of the ANSV Linate Report”**, elaborato dal Prof. **Chris Johnson** per conto del Glasgow Accident Analysis Group, dell'University of Glasgow con data 8 febbraio 2005, si domanda quale attinenza possa rilevarsi tra l'Audit ICAO – relativamente a quanto trascritto più sopra - e questa specie di **“controperizia scozzese”**.

Il rapporto **“scozzese”**, per quanto a conoscenza di Aerohabitat, analizza le investigazioni e la Relazione finale dell'ANSV sull'incidente di Linate dell'8 ottobre 2001 e nelle conclusioni – ecco la rilevante novità - emana ulteriori 25 Raccomandazioni di sicurezza.

Queste andrebbero ad integrare le 18 Raccomandazioni emesse nel corso dell'inchiesta dalla stessa Agenzia per la Sicurezza del Volo italiana.

Lo studio condotto impiega criteri investigativi ed analitici d'origine USA ed adottati da **Eurocontrol** (organismo UE sulla sicurezza del volo) si è avvalso di un approccio ed una metodologia in grado di provvedimenti migliorativi, e probabilmente non adeguatamente emersi nella fase investigativa svolta dall'ANSV.

Anche se nelle premessa, lo studio scozzese non, intenderebbe criticare l'operato dell'ANSV, in realtà lascia trasparire una serie impressionante di limiti, incertezze, incongruenze ed inadeguatezze.

I sorprendenti risultati rilevati rappresentano solo la prima controanalisi dell'incidente di Linate, altri organismi e comitati operanti nell'incidentistica e sicurezza del volo avrebbero in corso approfondimenti ed aggiornamenti della Relazione dell'ANSV.

Il **“Review of the ANSV Linate Report”**, utilizzando strumenti e criteri associati all'**Events Casual Factors Diagrams** (ECF), inquadrano le radici e le cause delle dinamiche rilevate dal Report ANSV.

Identificando in tal modo le 25 Raccomandazioni Addizionali.

Tra queste Raccomandazioni avrebbero un rilievo primario quelle relative alle seguenti questioni:

- ubicazione del centro smistamento bagagli
- il piano d'emergenza aeroportuale
- la fase di soccorso ed antincendio prestatato
- inadeguatezza e negligenza operativa della UCT (Ufficio Controllo Traffico) e DCA (Direzione Circostrizionale Aeroportuale), due attività svolte dall'ENAC
- le motivazioni collegate all'installazione dell'antenna del RADAR
- il ruolo del tutto formale svolto dal Comitato Aeroportuale Sicurezza Operativa

Lo studio scozzese e le 25 Raccomandazioni Addizionali apparirebbero delineare, fornendo ulteriore materiale, un quadro ampliato e circostanziato delle dinamiche che hanno portato al crash del 2001.

Favorendo anche una maggior trasparenza ed un miglior dettaglio del contesto operativo esistente a Linate nel 2001, in parte ancora in essere, soprattutto se riferita all'infrastruttura pista/piazzali/Toboga/aerostazione.

Alcune di queste problematiche, operative e strutturali, erano peraltro già state identificate ed analizzate in numerose pubblicazioni disponibili on line sul sito www.aerohabitat.org.

Gli interrogativi che **Aerohabitat** pone rimandano tuttavia all'esito delle Raccomandazioni dell'ANSV.

Nel mese di 8 ottobre 2004 il quotidiano la Repubblica, infatti, riportando un'intervista al Presidente Bruno Franchi dell'ANSV, segnalava lo scarso seguito ed attenzione dedicata dagli organismi italiani preposti alle 18 Raccomandazioni emanate dall'ANSV (vedi comunicato n. 159 Aerohabitat – Linate, l'altra inchiesta) e si spera risolte, fa emergere un interrogativo inquietante.

Quale seguito potrebbero aver avuto le 25 Raccomandazioni addizionali scozzesi, che pur risultando del tutto pertinenti, non hanno infatti, un carattere d'ufficialità, nella definizione del quadro della sicurezza delle operazioni di volo sullo scalo di Linate?

Ma che si potrebbero riflettere anche sul restante panorama infrastrutturale ed operativo degli scali aerei italiani.

Occorre allora porre alcune questioni vitali per l'assetto ed il mantenimento d'adequati livelli di sicurezza del volo nell'aviazione civile italiana.

Almeno per due ragioni quindi, la prima relativa alla possibile incidenza del rilievo Audit ICAO:

- ***...” l'ICAO evidenzia che la prevalenza dell'indagine giudiziaria su quella tecnica costituisce una forte limitazione circa la rapida conoscenza delle cause che hanno determinato gli incidenti, conoscenza necessaria per fare prevenzione”;***
- ***...”esiste una carenza legislativa relativa all'individuazione del soggetto responsabile nel coordinamento delle attività di soccorso e di emergenza a seguito di un incidente aeronautico...”;***

la seconda derivata dall'analisi e conclusione della perizia scozzese sintetizzata nelle 25 extra Raccomandazioni, che investe da un lato la disponibilità, tempestività e congruenza della documentazione investigativa utilizzata dall'ANSV, e dall'altro le modalità dell'approccio investigativo operato dalla stessa ANSV, ed è difficile non porsi un interrogativo sconcertante.

Tanto da vanificare non solo quasi tre anni d'inchiesta ANSV, ma, e qui sta il problema, di intaccare le fondamenta delle inchieste giudiziarie e delle due sentenze (in realtà quattro), che sono risultate comunque tributarie dell'operato svolto dalla stessa ANSV.

Le sentenze sono quella di primo grado e quella d'appello, quest'ultima appena conclusa.

31 luglio 2006