

MH370 COME IL TITANIC

L'8 marzo 2026 sarà ricordata come la data in cui il mondo ha dovuto prendere atto che il mistero dell'MH370 ha infranto la pingue presunzione digitale, ricordandoci che la nostra rete globale di interconnessione ha ancora dei buchi grandi almeno quanto un Boeing 777.

In questo giorno Oliver Plunkett, CEO di Ocean Infinity, ha affermato che l'ultimo tentativo di ricerca e ritrovamento dei resti del Boeing 777 di Malaysia Airlines scomparso l'8 marzo 2014 fra Kuala Lumpur e Pechino ha dato esito negativo:

"Il 23 gennaio 2026, Ocean Infinity ha lasciato l'area di ricerca nell'Oceano Indiano per il suo ultimo tentativo di ritrovamento del MH370. Dall'inizio della missione nel 2018, la compagnia ha trascorso 151 giorni in mare e mappato oltre 140.000 chilometri quadrati di fondale marino. Per noi era importante sfruttare ogni informazione e dato disponibile e tornare indietro, ma nonostante tutti gli sforzi, non siamo riusciti a trovarli."

In chiusura poi uno spunto di speranza: *"Sebbene questa fase della ricerca sia conclusa, il nostro impegno non è ancora terminato. Continuiamo a collaborare con il governo malese nella speranza di poter tornare quando le circostanze lo consentiranno."* (1)

La fase che si è appena conclusa era stata preannunciata il 3 dicembre scorso allorché il Ministero dei Trasporti Malese (MOT) aveva annunciato che la società di ricerche sottomarine statunitense Ocean Infinity avrebbe presto iniziato il nuovo scandagliamento del fondale oceanico sulla base di un contratto *"no find, no fee"*.

Circa la cronaca delle ricerche si potrebbe riempire un intero volume. Avviate nell'immediatezza dell'evento nell'area del sud-est asiatico (marzo 2014), si sono poi estese nell'Oceano Indiano meridionale dapprima nella superficie marina e poi con ricerche subacquee (maggio 2014), successivamente le ricerche si sono focalizzate in una zona ben precisa ad ovest delle coste australiane (2017), fino a giungere all'ultima fase, quella conclusasi l'8 marzo 2026. Di certo non si può dire che siano state lesinate spese. La ricerca del volo 370 si è rivelata l'operazione di ricerca più costosa nella storia dell'aviazione commerciale. Nel giugno 2014 venne stimato che lo sforzo di ricerca totale fino a quel momento fosse costato circa 70 milioni di dollari, ma altri centinaia di milioni sono stati spesi per le campagne successive. Nel febbraio 2017 dopo che erano state avviate altre ricerche a seguito di spiaggiamenti di rottami del B777 sulla costa dell'Africa orientale, il ministro dei trasporti della Malesia dichiarò che erano stati spesi 112 milioni di dollari per le ulteriori perlustrazioni marine.

A bordo di quel volo vi erano 239 persone, 227 passeggeri e 12 membri di equipaggio i quali ad oggi -dopo 12 anni- possiamo definire letteralmente scomparsi. Ma dire che MH370 è scomparso non è sufficiente, non rende abbastanza il significato: **questo incidente ha sfidato le fondamenta stesse che tutti noi riponiamo nella odierna fiducia tecnologica.** Viviamo in un mondo in cui possiamo tracciare una consegna di generi alimentari con precisione sub-metrica mentre sei seduto nel tuo soggiorno. Supponiamo che tutto sia registrato, mappato e archiviato. Un gigante dell'aria da 350 tonnellate, equipaggiato con gli ultimi ritrovati tecnici si è letteralmente dissolto, svanito da quei schermi radar che dovrebbero permettere di controllare dove sta andando un aereo, a quale quota si trova e quale è la sua velocità: il tutto ha dell'incredibile.

Con questo incidente abbiamo imparato che essere connessi può anche significare *non essere sotto controllo*; il tracciamento degli aeromobili basato su radar e riporti periodici di posizione ha fallito.

Certamente se può essere di consolazione diciamo che è impossibile scomparire in un collegamento fra capitali europee o in un volo domestico Usa, ovvero in aree densamente popolate, ma ciò non è altrettanto certo quando si sta attraversando una area oceanica.

Misure correttive intraprese? Nel 2016, l'ICAO ha adottato uno standard che prevedeva che, entro novembre 2018, tutti gli aeromobili che sorvolavano l'oceano aperto comunicassero la loro posizione ogni 15 minuti. Sempre l'ICAO ha approvato un emendamento alla Convenzione di Chicago che prevede che i nuovi aeromobili prodotti dopo il 1° gennaio 2021 siano dotati di dispositivi di localizzazione autonomi in grado di inviare informazioni sulla posizione almeno una volta al minuto in circostanze di emergenza.

Questa è la situazione attuale. Perché nel titolo diciamo *MH370 come il Titanic*? Certo è vero che, al contrario di quanto avvenuto a MH370, per il transatlantico affondato il 15 aprile 1912 conosciamo l'esatta longitudine e l'esatta latitudine, ma così come per il Titanic si era detto che esso era inaffondabile per i suoi avanzati compartimenti stagni, anche per MH370 e per gli aerei oggi in servizio si è creduto alla loro esatta localizzazione ovunque essi fossero, un principio che per l'appunto si è rivelato fallace così come l'inaffondabilità del transatlantico inglese.

Oggi, grazie alle lezioni apprese da quella scomparsa, il tracciamento globale dei voli denominato GADSS garantisce che gli aerei segnalino la loro posizione ogni minuto in caso di emergenza, (2) inoltre possiamo dire che con questa innovativa procedura la 'scatola nera' non sarà più un oggetto da caccia al tesoro, ma diverrà un servizio di *streaming*. Stiamo avanzando verso una realtà in cui i dati vivono nel cloud molto prima che l'aereo tocchi il suolo. Questo passaggio da un monitoraggio reattivo a uno proattivo è forse la vera eredità del volo fantasma MH370. (3)

Non sono pochi gli addetti ai lavori, e fra questi includiamo anche noi, i quali comunque credono che la scoperta del punto in cui si è inabissato MH370 sia solo una questione di *quando*, ma non certo di *se*.

(1) <https://oceaninfinity.com/news/conclusion-of-the-search-for-malaysian-airlines-flight-mh370/>

(2) GADSS=Global Aeronautical Distress and Safety System. L'obiettivo di GADSS è quello di fornire l'immediato rilevamento e successivo tracciamento di aeromobili in difficoltà; l'identificazione della posizione precisa della fine del volo; il recupero dei dati del registratore di volo e infine operazioni SAR efficaci.

(3) Con il termine "streaming" intendiamo significare un sistema per la trasmissione di segnali via Internet, che permette di ascoltare e visualizzare i segnali provenienti da un server senza dover attendere il download completo e senza prima averli salvati sul proprio computer.

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' uscito:

