

USTICA 2011

La sentenza con la quale un giudice di Palermo ha condannato Ministeri Difesa e Trasporti ad un risarcimento di 100 milioni di euro ai famigliari delle vittime riapre la ferita, mai chiusa, sulla tragedia di Ustica. Le nostre Newsletter si occupano di safety aeronautica e pertanto ad essa ci atterremo evitando di cadere nelle polemiche giudiziarie. La newsletter chiarirà i perché della opinione che ci siamo fatti sull'incidente. Prima di addentrarci in essa tuttavia vorremmo sottolineare il nostro profondo disaccordo con l'atmosfera che si è venuta creando in questi anni in Italia nei confronti della sciagura Itavia.

La verità è che oggi qualunque tesi si sostiene, bomba o missile, in ogni caso si verrebbe tacciati di depistare la verità da una delle due parti in causa, e già questa semplice riflessione, per chi è addentro al campo della *safety* aeronautica, non può non essere motivo di disagio. In pratica si è fatta sconfinare quella che doveva essere una indagine tecnico-aeronautica in un mix di politica e di complotti che non potevano aver altro esito che quello di un allontanamento dalla causa prima dell'accaduto. (Sarebbe estremamente interessante a tal proposito leggere la semplicità con cui è stato redatto il rapporto ICAO sull'incidente BEA dell'ottobre 1967 anch'esso avvenuto per bomba a bordo.)

In generale, non si comprende il motivo per cui i familiari delle vittime di un qualsivoglia incidente si dovrebbero sentire più appagati da una giustizia che avalli una determinata conclusione piuttosto che un'altra; nel caso di Ustica, la scelta del missile al posto dell'esplosione a bordo. Crediamo che tutti noi possiamo concordare sul fatto che la verità non sia trattabile, in quanto non è un qualcosa di soggettivo; è **una**, e va accettata per quella che è, fosse anche nella sua disarmante banalità. D'altra parte in entrambe le ipotesi che si scontrano **lo Stato sarebbe in ogni caso responsabile**, sia che un aereo civile cada nel suo territorio colpito accidentalmente da un missile, sia se esplose in volo con una bomba che lo Stato avrebbe dovuto impedire di far piazzare a bordo, specialmente quando questa bomba non è isolata ma si inserisce in un periodo caratterizzato da ripetuti attentati che hanno colpito inermi cittadini e passeggeri di altri aerei di linea di altri Paesi.

In qualunque evento caratterizzato da perdita di vite umane è sbagliato assumere atteggiamenti aprioristici dettati dalla tesi che si è deciso di sostenere, e ciò non solo per una mera questione di buon senso ma soprattutto per il fatto che di certo **almeno** uno dei due sta sbagliando.

A giugno dello scorso anno ricorreva il trentennale della sciagura e chi in quei giorni si fosse recato in una libreria avrebbe trovato due nuovi libri freschi di stampa uno a firma Rosario Priore e Giovanni Fasanella (Intrigo Internazionale), l'altro a firma di Vincenzo Manca (Giustizia e Verità) ovvero due testi che fornivano due versioni diametralmente opposte sull'accaduto e ciò, val la pena sottolinearlo, a 30 anni dall'evento e con un relitto recuperato nella sua pressoché totalità.

Giunti a questo punto, appare sempre più evidente agli occhi dell'opinione pubblica che quando si riapre l'argomento Ustica non si tratta di scoprire cosa veramente è accaduto con una delle due parti che eventualmente fa un passo indietro, quanto piuttosto cogliere l'occasione per poter ribadire ancora una volta la correttezza della propria tesi. Ormai va preso atto che nel caso Ustica non si confrontano due tesi, ma tutto ciò che è avvenuto, ed ancora sta avvenendo, non è altro che un dialogo fra sordi.

E qui ci fermiamo per quanto riguarda il preambolo circa l'atmosfera irrespirabile che si è creata in Italia su questa tragedia aerea.

Ma il sottoscritto quale studioso e analista di incidentalità aerea (safety) quale ipotesi avanza su questo incidente? La nostra è la modesta opinione di chi ha analizzato, raccolto e catalogato oltre mezzo secolo di

incidenti aerei dapprima in un libro pubblicato nel Regno Unito e che poi ha proseguito i suoi studi e statistiche avvalendosi di un sito web costantemente aggiornato. Ebbene un primo commento che si sentiamo di dire è che nelle cronache della *safety* aeronautica quando accade che l'equipaggio non ha nemmeno il tempo di lanciare un *mayday*, una delle cause più probabili è quella di una esplosione a bordo.

E' avvenuto, nel più volte citato, incidente di Lockerbie (Pan American, 1988); è avvenuto nel deserto del Niger (UTA, 1989); ma è accaduto anche al Boeing 747 Air India che il 23 giugno 1985 si inabissò nell'Oceano Atlantico. In tutti e tre questi incidenti occorsi a causa dell'esplosione di bomba a bordo non vi è stata possibilità per l'equipaggio di comunicare alcun messaggio con il centro di controllo.

E stessa cosa accadde il 12 ottobre 1967 quando un Comet 4b della BEA (British European Airways) mentre era in volo da Atene a Nicosia, interruppe anch'esso improvvisamente le comunicazioni. Il volo era decollato alle 02.31; un ordigno esplosivo che era stato posto nella cabina passeggeri esplose fra le 03.16 ora dell'ultima comunicazione radio e le 03.40 ora in cui avrebbe dovuto riportare la successiva posizione. L'aereo sprofondò nel Mediterraneo provocando la morte di tutti i 66 occupanti a bordo.

Ovviamente tutto ciò, pur supportando la nostra tesi, non ne può escludere altre e pertanto non ci possiamo limitare ad essa. Ebbene quando un aereo nota traffici sconosciuti non riportati dall'ATC i quali interferiscono con il volo è prassi normale che gli equipaggi degli aerei di linea facciano rapporto ai controllori di terra nel momento stesso in cui notano questo traffico sconosciuto; ma quella notte né il volo Itavia, né altri voli fecero rapporto sulle frequenze T-B-T per traffico non previsto nella rotta da loro attraversata. Ora tutto ciò non può non far riflettere chi invece avanza l'ipotesi dello scenario di guerra e dell'affollamento dei cieli; a tal proposito val la pena riproporre quanto ebbe a dire il Comandante Alitalia, Aldo Pezzopane.

Quella sera del 27 giugno 1980 ero in volo da Tunisi a Fiumicino, al comando di un B-727 (I-DIRU) ed ero su una rotta ad ovest del punto in cui successivamente si stabilì che scomparve il DC9. Dall'orario di atterraggio a FCO, 21.10 locali, mi resi conto in seguito di aver volato a sud di Ponza proprio nel periodo dell'incidente.

Posso dire "io c'ero" ma posso anche dire che non percepii sintomi di alcunchè di anomalo. Con il sole molto basso sull'orizzonte e totale assenza di nubi c'erano ottime condizioni per visualizzare anche traffici lontani. Nessuno mi chiese mai niente.

Qualche anno fa ebbi occasione di esprimere un parere tecnico al Giudice Istruttore, relativo alla possibilità di tirar fuori qualcosa da un numero enorme di tabulati delle registrazioni dei parametri di volo di quasi tutti gli aeromobili nazionali in quell'area quella sera.

Ebbi la soddisfazione di trovare anche la registrazione del mio volo a distanza di oltre quindici anni. Per il resto, almeno per quei tabulati che avevano un minimo di affidabilità, nemmeno l'indicazione di un pò di turbolenza.

(www.strageustica.it ; la relazione Taylor, presentazione del comandante Alitalia, Aldo Pezzopane)

E ancora sul punto affollamento e scenari di guerra va annotato che neanche il volo Air Malta che seguiva il DC9 Itavia a 10 minuti di distanza riporterà alcuna irregolarità circa traffici sconosciuti o mancate collisioni.

Ma ciò che indusse il sottoscritto a ritenere come più probabile l'ipotesi dell'esplosione a bordo fu la perizia condotta da Frank Taylor dell'Università di Cranfield, uno degli investigatori di Lockerbie, il quale ebbe un ruolo importante nell'ambito delle indagini. E' davvero illuminante leggere il suo rapporto "Insegnamenti dalle indagini su Ustica" ove egli oltre a sostenere che l'incidente fu dovuto alla rottura in volo per il danno strutturale provocato dallo scoppio di una carica esplosiva posta nella toilette posteriore destra, annota:

"i non italiani (e nessun dubbio, anche molti degli italiani presenti) trovarono ciò totalmente insoddisfacente. Si credette che non fosse il rapporto ad essere inutilizzabile, ma le sue risultanze. Ciò non era che un altro esempio di

come certe parti in causa, avendo preconstituito il proprio convincimento, non fossero pronte nemmeno a prendere in considerazione che vi potesse essere un'altra spiegazione.”

(La relazione Taylor, www.strageustica.it)

Sempre sull'ipotesi bomba si deve tener inoltre conto della traccia di esplosivo trovato:

“Per quanto ha riguardato le tracce di esplosivo Tnt e T4 trovate sulle valigie nn. 11 e 14 è stato ragionevolmente ipotizzato (per il fatto che non portavano etichettatura) che facessero parte dei bagagli a mano alloggiati sotto i sedili dei passeggeri” (Perizia Misiti, parte VIII)

Ancora, per chi volesse ulteriormente approfondire l'argomento suggeriamo di leggere la relazione dell'ingegnere Ermanno Bazzocchi del 19 dicembre 1994 della quale riportiamo, per motivi di spazio, solo le conclusioni:

Ognuno dei fatti rilevati in questa breve sintesi è stato commentato con considerazioni semplici ma rigorose che danno la certezza che l'evento scatenante della catastrofe è stato lo scoppio di un ordigno esplosivo all'interno del velivolo. Se poi si considera l'insieme dei fatti oggetto di questa relazione la certezza dell'evento risulta ampiamente ribadita. Sorprende come nelle analisi condotte nella voluminosa relazione dei Periti di Ufficio con un continuo susseguirsi di considerazioni altalenanti e nelle successive analisi redatte a chiarimento dei quesiti posti al G.I. sia venuta a mancare la fermezza di affermazioni ovvie perchè supportate da evidenze inoppugnabili.

(la relazione Bazzocchi, www.strageustica.it)

Infine chiudiamo questo nostro breve excursus ricordando come dopo poche settimane dall'incidente Itavia, in data due agosto, scoppia una bomba alla stazione ferroviaria di Bologna, la città cioè da cui aveva avuto origine il volo IH870.

Sia ben chiaro che non intendiamo certo riepilogare in queste poche righe tutto ciò che si è detto e scritto sull'incidente; lo scopo è piuttosto quello di spiegare le ragioni dello sposare una certa ipotesi: null'altro quindi che una opinione fra le tante e non certo di presunta assoluta certezza. Pronti a fare un passo indietro e dire **abbiamo sbagliato** qualora la verità un giorno verrà definitivamente svelata su questo incidente per il quale fino ad oggi la definizione più corretta data è quella di apparire un **mistero costruito**.

AAR- Safety Newsletter (12/11), 15 Settembre 2011