

## RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980

*Ma tu che idea ti sei fatto su Ustica?* Più volte mi è stata rivolta la domanda complice il fatto che su questo sito degli incidenti aerei fondato dal sottoscritto sono presenti tutti gli eventi mortali avvenuti a velivoli commerciali, oltre 5.000, occorsi dal 1951 ai nostri giorni. In pratica ogni incidente è stato catalogato sotto una precisa tipologia di statistica e a ciò vanno aggiunte le Newsletter che regolarmente vengono emesse nelle quali si analizzano e si commentano i rapporti investigativi emessi dalle autorità aeronautiche mondiali.

L'incidente di Ustica con il trascorrere del tempo è divenuto un caso *sui generis* che ha progressivamente perso i connotati della sciagura aerea intesa come evento da investigare sul lato tecnico-formale per trasformarsi piuttosto in argomento di accesi dibattiti dal carattere geopolitico e militare. Non a caso vi sono incidenti occorsi a posteriori per i quali è stato detto trattarsi di "una Ustica a stelle e strisce" volendo con ciò significare un evento sul quale si intrecciano contrapposte tesi.

Questa prima osservazione ci riporta su un aspetto di Ustica che ne fa un caso **unico al mondo** e ciò è lungi dall'essere motivo di vanto. Ovunque e sempre una sciagura aerea è un evento che in primo luogo va investigato sotto l'aspetto tecnico da professionisti della materia. Qualora questi nel corso, o a conclusione, delle indagini ravvisino l'ipotesi dell'atto ostile contro l'aeromobile, alle indagini viene interessata l'autorità giudiziaria per la ricerca del colpevole. Chiara la distinzione: **la commissione tecnica deve scoprire cosa è accaduto, il giudice dovrà eventualmente stabilire chi ha commesso l'atto delittuoso.**

Mai e poi mai nella storia degli incidenti aerei è accaduto che una sciagura non si concluda con una investigazione tecnica sostituendo invece ad essa una indagine svolta dall'autorità giudiziaria. A Montreal, sede dell'ICAO cui fa capo fra l'altro il database di tutti gli incidenti aerei mondiali, non vi è traccia alcuna di un *Investigation Report*, così come le norme internazionali richiedono, su ciò che è accaduto al DC9 Itavia I-TIGI la sera del 27 giugno 1980.

Per meglio illustrare il concetto ricorderemo come nella recente sciagura occorsa il 17 luglio 2014 al Boeing 777 della Malaysia Airlines in volo fra Amsterdam e Kuala Lumpur che ha causato la morte di tutti i 298 occupanti a bordo, anche se fin dall'inizio era apparso chiaro trattarsi di un abbattimento provocato da un missile terra-aria, ebbene anche per questo incidente è stato emesso dalle autorità olandesi un dettagliato e puntiglioso rapporto investigativo tecnico-formale che risponde ai requisiti ICAO. A parte poi una *International Criminal Court* (ICC) appurerà le responsabilità dell'abbattimento. Le due indagini sono due separati filoni investigativi condotti da due differenti organismi. (1)

Ebbene dispiace annotare come nell'incidente di Ustica, una volta recuperati i resti del velivolo, non si sia ravvisata la necessità di *riaprire* una inchiesta tecnica anziché dare il via ad una poderosa inchiesta giudiziaria. Diciamo "riaprire" perchè in realtà in data 8 agosto 1980 era stata trasmessa al Parlamento la relazione della Commissione Luzzatti nella quale si poteva fra l'altro leggere: *"Sono state formulate una serie di ipotesi di lavoro sulle cause dell'incidente: 1) collisione in volo, 2) deflagrazione da ordigno esplosivo a bordo, 3) missile, 4) presenza di materiale pericoloso a bordo, 5) rilevante cedimento strutturale. Nessuna di queste ipotesi poteva essere privilegiata nei confronti delle altre in base ai dati in possesso della Commissione."* Tuttavia a questa prima indagine condotta quando ancora non era stata recuperata alcuna parte del relitto del DC9 non ha mai fatto seguito un'altra investigazione tecnica standard ICAO. A parziale attenuante di tale grave anomalia va detto che in quegli anni non era ancora nata l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo che avrebbe preso il via soltanto nell'anno 1999, tuttavia le inchieste sugli incidenti aerei

venivano assicurate da Commissioni curate dal Ministero Trasporti ed è esso che avrebbe dovuto assicurare un rapporto investigativo da inoltrare all'ICAO una volta che il relitto era stato recuperato.

Il voler condurre una indagine giudiziaria la quale oltre all'individuazione del soggetto reo dell'azione si estende nel determinare il perché dell'incidente, non può non avere riflessi negativi sullo svolgimento della stessa. Per forza di cose essa infatti deve avvalersi di consulenti tecnici nominati *ad hoc* i quali purtroppo il più delle volte, è accaduto anche per Ustica, non riescono a raggiungere conclusioni univoche. Illuminante a tal proposito l'ammissione dello stesso giudice Rosario Priore esternata durante una intervista condotta dal giornalista Andrea Purgatori: "*l'ostacolo più grande non so se in malafede o in buona fede, ma che è costato un impegno molto forte nella ricostruzione dell'evento, è stata l'assenza presso di noi di ogni sapere tecnico.*" **(2) Al contrario, una Commissione di inchiesta tecnica giunge a conclusioni inequivocabili circa la determinazione delle cause dell'incidente.**

Una tale commissione ad esempio non avrebbe potuto esimersi dal valutare quanto avvenuto nel cielo di Taiwan in data 25 maggio 2002 allorchè un Boeing 747 della China Airlines scomparve dagli schermi radar con le stesse modalità che hanno accompagnato la scomparsa di IH870 dal cielo di Ustica. Un *tail strike* mal riparato aveva provocato 22 anni dopo una improvvisa decompressione esplosiva. Ed anche l'I-TIGI era stato interessato pochi anni prima da una riparazione alla coda.

Questo evento da noi commentato in una dettagliata newsletter **(3)** è solo un esempio che dimostra ciò che è mancato nell'inchiesta su Ustica. E' indubbio infatti che una commissione tecnica avrebbe senz'altro valutato l'incidente occorso al 747 della China Airlines soprattutto alla luce del fatto che la commissione Luzzatti al tempo esclude il cedimento strutturale anche perché non vi erano stati precedenti simili.

Per tornare alla domanda posta in apertura, va chiarito che tutto ciò che oggi l'opinione pubblica è venuta a sapere sull'incidente come ad esempio la battaglia aerea, il missile, il coinvolgimento di potenze straniere e quant'altro, **non deriva da una indagine tecnica standard ICAO**, bensì altro non è che la risultante di una indagine giudiziaria.

E' questo un particolare che non va sottovalutato. Come non va sottovalutato il fatto che ogni giugno puntualmente riesplodono dichiarazioni le quali non provengono da tecnici della materia bensì da giornalisti, da politici, da scrittori e scusate se dimentichiamo qualcuno.

Tuttavia sia pur in mancanza di un rapporto investigativo conforme alle norme internazionali, rimane il fatto che allorchè i tecnici, i professionisti del mestiere hanno potuto studiare il relitto dell'aereo, non hanno avuto dubbi nell'indicare in una esplosione interna la causa dell'incidente. Citiamo a tal proposito Ermanno Bazzocchi, Goran Lilja, Chris Protheroe, Frank Taylor. **Ora se nell'anno 2017 l'aviazione civile è vicina all'invidiabile traguardo di zero incidenti nel mondo, ciò lo si deve alla encomiabile opera di ricerca fatta sotto ogni latitudine dagli investigatori aeronautici all'indomani di ogni disastro aereo occorso. E' grazie a loro, alle loro scoperte fatte esaminando frammenti e particolari che sfuggono all'uomo comune, che il sistema aviazione ha potuto correggere difetti, malfunzionamenti e errori umani giungendo appunto agli attuali record di sicurezza. E se sono loro che dicono no al missile, confermando invece l'esplosione interna, a parere dello scrivente bisogna dar credito alle loro conclusioni.**

Un ultimo elemento val la pena sottolineare: più passano gli anni, più si rinnovano gli scenari politici, leggasi ad esempio caduta di Gheddafi in Libia, più appare evidente che un evento bellico, il quale per le sue caratteristiche congenite non può essere un segreto di pochi, viene a perdere la sua valenza ed appare sempre meno probabile.

(1) Nel dettaglio: Il Dutch Safety Board ha condotto le indagini dal punto di vista tecnico rilasciando un rapporto conclusivo in data 13 ottobre 2015; il ministero della giustizia olandese ha avviato una sua indagine atta a perseguire i colpevoli. A tale scopo è stato formato il Joint Investigation Team (JIT) cui fanno parte rappresentanti di Olanda, Belgio, Ukraina, Australia e Malesia.

(2) Il testo completo dell'intervista apparsa sulla rivista Left-Avvenimenti del 19 gennaio 2007 è riportato anche nel libro "Giustizia e verità" di Vincenzo Manca, Koinè nuove Edizioni, 2010. In particolare la citazione di cui sopra si trova alla pagina 126. Per la precisione la domanda posta da Andrea Purgatori era la seguente: *"In Italia le resistenze nella struttura militare sono state moltissime. Un esempio: l'identificazione di tre controllori di Grosseto che quella sera in torre parlano di qualcosa che somiglia esattamente all'incidente appena avvenuto e che lei ha individuato tra i 700 militari della base soltanto grazie all'indennità mensa e non perchè l'Aeronautica le ha dato i nomi. Tra l'altro all'inizio sostenevano di non riconoscere la loro voce registrata su nastro..."* In merito a tale domanda e alla relativa risposta del Giudice Priore da noi surriportata, il Generale Lamberto Bartolucci, così commenta nel libro di Manca: *"Concordo. L'assenza presso gli inquirenti, di sapere tecnico, ha creato l'insorgere di tante ipotesi e convinzioni completamente sbagliate"*.

(3) "Il frammento numero 640" Aviation Safety Newsletter 04/16 del 28 febbraio 2016

## **Safety Newsletter 27/2017 del 24 Giugno 2017**

### **Newsletters emesse nel corso del 2017:**

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
- 26/2017:** L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)