

USTICA: 41 ANNI di POLEMICHE

27 giugno 2021: 41esimo anniversario della tragedia di Ustica, quarantunesimo anno di polemiche e di posizioni assolutamente granitiche dalle quali nessuno si discosta.

Inevitabilmente crediamo che ogni anno che passa saranno sempre più gli italiani che sentendo parlare di questo argomento non potranno fare a meno di chiedersi: **ancora???**

Sulla situazione di *impasse* che si è venuta a creare in Italia su questo incidente, noi vorremmo evidenziare un particolare sul quale tutti dovrebbero riflettere, indipendentemente dal loro credo. Prestate attenzione ai dibattiti che si svolgono sull'incidente di Ustica, ascoltate i confronti fra i personaggi che si alternano a sostenere le rispettive tesi, noterete che la maggior parte di essi affermerà che:

Quel giudice ha detto....

La sentenza afferma che.....

La Cassazione ha chiarito che...

Il tribunale ha stabilito che.....

Eccetera, eccetera.

Parole, termini che indicano **un clima processuale da aule giudiziarie**. Ebbene tutto ciò è surreale, assolutamente fuori da ogni logica ed è assolutamente contrario a ciò che è sempre avvenuto in ogni paese aeronauticamente "civile" all'indomani di una sciagura aerea.

Chi scrive questi appunti ha dedicato la sua vita professionale allo studio della incidentistica aeronautica, ha catalogato nel suo database oltre cinquemila incidenti, tutti gli incidenti mortali che sono avvenuti nel corso degli anni e, come è ovvio, ha letto i rapporti investigativi che per ogni incidente è stato diramato per determinarne le cause.

Ebbene lo vogliamo ripetere ancora una volta, invitiamo tutti a riflettere sul fatto che all'indomani di un incidente **è d'obbligo** istituire una Commissione tecnica, composta da investigatori specialisti della materia, che determini le cause dell'incidente. Se durante queste indagini viene appurato trattarsi di un atto illecito contro l'aeromobile, allora all'indagine tecnica, **che in ogni caso dovrà proseguire e concludersi**, si affiancherà in parallelo l'indagine penale per determinare il colpevole dell'atto illecito. Invece nel caso di Ustica:

- L'inchiesta tecnica non è stata svolta;
- All'ICAO di Montreal non risulta depositato alcun rapporto investigativo;
- L'autorità giudiziaria si è trovata a svolgere il duplice compito di individuare sia le cause tecniche del disastro che per legge e per competenza dovevano venir svolte da una Commissione Ministeriale, sia di ricercare chi avesse avuto interesse a compiere l'atto illecito.

Mai e poi mai nella storia della *safety* aeronautica il compito di individuare le cause tecniche di un incidente è stato assegnato ad una Autorità Giudiziaria la quale invece si sarebbe solo ed esclusivamente dovuta attivare alla ricerca di chi aveva messo a bordo un ordigno esplosivo o di chi, se fosse stata accertata la battaglia aerea, avesse sparato il fantomatico missile.

Da questo macroscopico errore fatto dalle nostre autorità è derivato il caos sull'intera vicenda. Il Ministero dei Trasporti congiuntamente con Civilavia, a quel tempo ente responsabile per l'aviazione civile, all'indomani del recupero del relitto dell'aereo avrebbe dovuto nominare una Commissione Tecnica di indagine che concludesse il primo rapporto Luzzatti il quale avvertiva che non avendo a disposizione alcuna parte dell'aereo non si poteva procedere con ulteriori indagini. Da precisare che l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV) ha iniziato la sua attività solo nel 1999 e pertanto essa non ha alcuna responsabilità in merito al caos investigativo che si è venuto a creare. Di certo se essa fosse stata attiva nel 1980 oggi saremmo in possesso di un rapporto investigativo fatto secondo i dettami ICAO e molto più compatto e conciso rispetto alle 5.468 pagine che compongono la Ordinanza-Sentenza del giudice Rosario Priore.

E' il solito pasticcio all'italiana. E affermiamo ciò per il semplice motivo che mentre una indagine tecnica si conclude **sempre** con l'indicazione della *probable cause* che ha provocato l'incidente e in essa non troverete mai che un perito ha detto "picche" e l'altro perito ha detto "quadri", in una indagine giudiziaria non è detto che la verità venga appurata in quanto i tanti consulenti chiamati a illuminare il giudice su questioni tecniche possono trovarsi in disaccordo su tutto e il giudice, quale *peritum peritorum*, è lasciato solo nel decidere a chi dare retta.

Come avete visto, ci siamo astenuti dal parlare di bomba o missile, non abbiamo parlato di Mig o del colonnello Gheddafi, non abbiamo parlato di Saratoga o di tracciati radar: siamo partiti da molto, molto prima. Siamo partiti dalle fondamenta di questa triste vicenda e, come ci insegnano i saggi della storia, se nel costruire una casa si commettono errori nelle fondamenta non ci si potrà meravigliare se l'edificio che sorge presenterà poi difetti.

Gli italiani che vogliono dire la loro, gli italiani che mandano messaggi SMS al conduttore della trasmissione ove si parla di Ustica, gli italiani che poco o niente masticano di incidenti aerei devono prendere atto di questa verità, devono sapere che su Ustica non è mai stata condotta una indagine tecnica secondo quanto stabilisce l'ICAO. La verità è che tutte le voci metropolitane, i processi di piazza, i commenti da bar che si continuano a fare attingono i fatti, sono il "sentito dire" di una indagine condotta nelle aule giudiziarie, **decisamente il posto meno appropriato per determinare le cause di una sciagura aerea.**

Quando si parte con queste fondamenta traballanti come meravigliarsi poi delle macroscopiche sviste fatte nel corso delle indagini? Ve ne vogliamo ricordare solo alcune i cui dettagli, se vorrete approfondirle, si possono trovare nel nostro libro "IH870, Ustica: gli eretici"

- Il mancato accertamento dei passeggeri che hanno viaggiato il 27 giugno 1980 a bordo dell'I-TIGI nelle tratte precedenti a quella fatale;
- A Bologna si erano "persi" un passeggero che si doveva imbarcare ;
- La mancata convocazione di comandanti e piloti che si sono trovati a volare nell'area incidentata intorno alle ore 21.00 del 27 giugno 1980;

- L'esatto conteggio dei passeggeri a bordo: chi era il go-show?
- Il mistero del pacchetto con il pezzo di ricambio;
- Il relitto che doveva rimanere a disposizione delle autorità e che invece si trova in un museo pubblico.

Scusate se vi par poco.

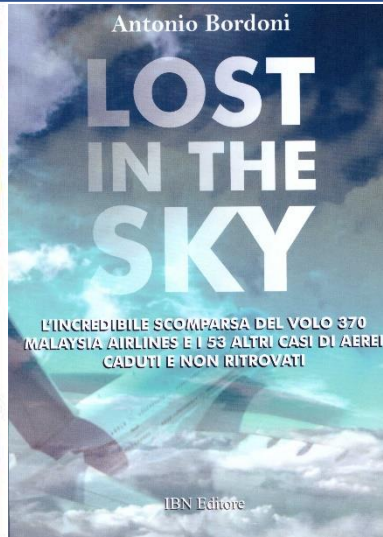
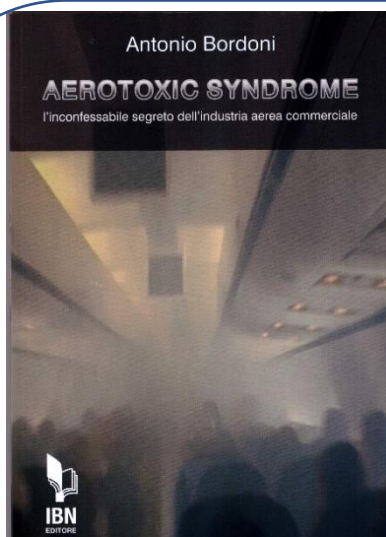
Fra le ultime "novità" portate recentemente alla mia attenzione cito una intervista fatta ad una hostess di Itavia e pubblicata su *L'Unità* (16 aprile 2013) nella quale si può fra l'altro leggere quanto segue:

"I miei colleghi che salivano sulla scaletta del DC9 e noi che scendevamo, ci siamo incrociati come tante altre volte: non dimenticherò mai quei volti, li ho stampati nella memoria." Lei era una hostess precaria dell'Itavia e aveva portato insieme al suo equipaggio, il DC9 a Bologna per il penultimo volo di giornata. L'ultimo, il sesto, prevedeva il ritorno a Palermo, si è fermato per sempre a 50 chilometri da Ustica, negli abissi blu. Doveva esserci anche lei sopra e tra le 81 vittime del disastro, ma lei scese dopo aver visto il comandante Gatti e l'ufficiale Fontana entrare in cabina e con loro il capo degli assistenti di volo sistemare le proprie cose e accendersi una sigaretta. Scese dall'I-TIGI dove avrebbe dovuto rimanere e finire la giornata e tornò a casa: **"dal controllo Charlie di Bologna mi avevano chiesto di rimanere a bordo e tornare indietro perché mancava una persona, ma non me la sono sentita e ho detto no, nonostante il fatto che una precaria debba sempre dire di sì. Mai convocata dagli inquirenti.... "**

"Mancava una persona": qualcuno leggendo le 5.468 pagine delle O-S ha mai sentito parlare di questo particolare? Eppure quando avviene un incidente aereo del quale fra l'altro non si sono recuperati tutti i corpi, come si fa a trascurare una pista investigativa del genere? Quanti di voi sono a conoscenza che vi sono state sciagure aeree circa le quali si è potuto risalire all'attentato a bordo **solo e perché** recuperando tutti i corpi ci si è accorti che ne mancava uno?

L'incidente di Ustica, gli 81 morti di questa sciagura meritavano qualcosa di più di una indagine condotta nelle aule giudiziarie, non meritavano periti in conflitto fra loro, non meritavano il perpetuarsi in eterno di accesi confronti, ma semplicemente quello che avrebbero necessitato era una accurata indagine tecnica dalla quale si sarebbe potuto risalire senza dubbio alcuno alle cause della sciagura. Questo stillicidio di polemiche, diciamolo una volta per tutte, è un affronto alle vittime. E se l'affronto ancora continua dopo 41 anni, siamo quasi vicino al mezzo secolo, è solo perché è mancata l'indagine tecnica, la sola che sarebbe stata in grado di spiegare cosa è accaduto alle 20,59 del 27 giugno 1980 al DC9 Itavia.

Visto che non si è stati capaci di arrivare a nessuna conclusione con la teoria della battaglia aerea e con le decine di rogatorie internazionali inviate a mezzo mondo si consideri seriamente la pista della bomba a bordo.



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

• **Aerotoxic Syndrome**

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

• **The Safe Airline**

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

• **Lost in the Sky**

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile

NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno

www.air-accidents.com