



La tragedia di Ustica ed il “muro di gomma”

di Roberto Signori

Il 27 Giugno del 1980 è la data che rappresenta una delle più grandi verità nascoste che riguardano la storia dell'Italia. Un aereo abbattuto (ma ad oggi non ci sono sentenze ufficiali), tante morti, tanti “non ricordo” tante parole sussurrate ma nessuna conclusione definitiva su una strage che grida giustizia e verità!

Ancora una volta per l'anniversario vogliamo chiedere con forza alle Istituzioni, un impegno maggiore anche a livello internazionale, per la ricerca della piena verità, per individuare materialmente i responsabili dell'abbattimento dell'aereo, concludendo le indagini della Procura di Roma, e per ridare dignità al nostro Paese che ha visto violati i suoi confini, portando alla morte 81 cittadini”. È l'appello della presidente dei familiari delle vittime della Strage di Ustica, Daria Bonfietti, per i 40 anni della tragedia nei cieli. Per Bonfietti, l'Italia vive una contraddizione, perché da un lato i ministeri della Difesa e dei Trasporti stanno risarcendo in sede civile, dall'altro “è scarsa l'attenzione dal punto di vista politico: vorrei che ci si attivi di più per farsi raccontare dai francesi e dagli americani cosa facevano nel cielo quella sera”.

“Il nostro anniversario – ha aggiunto Bonfietti – diventa occasione per ricordare solennemente le tante esistenze tragicamente spezzate e per denunciare come troppe domande sono ancora senza risposta nella Storia del nostro Paese. Lo facciamo in un anno in cui anche il ‘Giorno della Memoria dedicato alle vittime del terrorismo’, 9 Maggio, non ha avuto la dovuta attenzione da parte delle Istituzioni e dei Media e restano ancora diversi dubbi sull'efficacia della reale attuazione della Direttiva Renzi”, sulla declassificazione dei documenti riservati, la cui applicazione, per Bonfietti, “è scarsa”.

“Guarda cos'è?” Le ultime parole di uno dei piloti del DC9 Itavia – ha aggiunto la Bonfietti a proposito del servizio di Rainews24 andato in onda nei giorni scorsi -, confermano la ricostruzione della tragedia di Ustica che ci aveva fornito il giudice Priore e che abbiamo voluto richiamare anche nei materiali di comunicazione pensati per celebrare il 40/o anniversario: “il DC9 è stato abbattuto”. “Abbiamo inserito questa frase accanto al tracciato radar – ha detto ancora la presidente -, unico documento salvato dalla distruzione totale delle prove, convinti che in questi due elementi si possa individuare la verità sulla Strage di Ustica”

L'ultimo colpo di scena – nell'affaire che non ha mai fine – è legato a quel pezzo di parola, Gua, pronunciata dal pilota Domenico Gatti, un attimo prima di precipitare e incisa nel Cockpit Voice Recorder (la seconda scatola nera che tiene traccia delle comunicazioni tra i piloti e quelle terra-bordo-terra) e ad un'inchiesta di Rainews24 che non si sa quando – e se – andrà in onda.

Ma andiamo con ordine. Quell'audio fu prelevato dal registratore di bordo del Dc9, dopo essere stato recuperato in mare, nell'87. Fino al '91 fu oggetto di analisi peritali che conclusero che, quel fonema, era “attribuibile, con alta probabilità, al primo pilota” e parte della parola Guarda... Gatti vide qualcosa all'esterno del velivolo? Di sicuro lo disse al suo secondo, Enzo Fontana, e 1,2 secondi dopo – alle 20,59 – avvenne un im-



Peso: 93%



provviso blackout elettrico. E poi il silenzio. Per sempre. Quella parola, sarebbe legata allo scenario di guerra materializzatosi attorno all'Itavia che, secondo le conclusioni dell'istruttoria del giudice Rosario Priore, fu abbattuto da un missile che lo colpì per errore, durante un'azione che aveva, come reale obiettivo, l'aereo del leader libico Gheddafi, in volo in quegli stessi momenti.

Lo Stato, secondo diverse sentenze civili pronunciate contro i Ministeri della Difesa e dei Trasporti, non garantì adeguate condizioni di sicurezza lungo l'aerovia percorsa dall'Itavia 870 dove, è certo, c'erano diversi "intrusi": caccia militari di Paesi alleati (Francia, Usa e della Nato) o più o meno amici, come la Libia. A distanza di anni, Rainews24, nelle scorse settimane, ha chiesto al sito stragi80.it, curato dal giornalista de La Notizia, Fabrizio Colarieti, di riascoltare quel nastro e trarne un reportage da mandare in onda in occasione dell'anniversario. Il giornalista Pino Finocchiaro, però, ha fatto un passo in più: lo ha fatto ripulire, quel nastro, dai tecnici della Rai, scoprendo che la parola che mancava all'appello è davvero Guarda... e che quella successiva può essere cos'è o che c'è.

Un pezzo di verità su cui anche la Procura di Roma che indaga ancora sul caso Ustica, vuole puntare, avendo immediatamente spedito la Digos ad acquisire l'audio.

Ma ricostruiamo quella tragica serata di fine giugno.

A diversi decenni di distanza, vari aspetti dell'incidente non sono ancora chiariti in maniera compiuta, a partire dalla dinamica stessa.

Varie ipotesi sono state formulate nel corso degli anni riguardo alla natura, alla dinamica e alle cause dell'incidente: una delle più battute, e pertanto accettata con valenza in sede penale e risarcitoria, riguarda un coinvolgimento internazionale, segnatamente francese, libico e statunitense, con il DC-9 che si sarebbe trovato sulla linea di fuoco di un combattimento aereo, venendo infine bersagliato per errore da un missile (sparato segnatamente da un caccia NATO contro un MIG dell'aviazione dello stato nordafricano)

Altre ipotesi, tuttavia meno accreditate e, alla prova dei fatti, rivelatesi inconsistenti, parlano di cedimento strutturale o di attentato terroristico (un ordigno esplosivo nella

toilette del velivolo), ipotesi tuttavia smentita dalla scoperta di varie parti integre della fusoliera, quali vani carrelli e bagagliaio, che suggerivano che non vi fosse stata alcuna esplosione interna

Francesco Cossiga, primo ministro all'epoca dell'incidente aereo, nel 2007 ne attribuì la responsabilità a un missile francese «a risonanza e non a impatto», destinato al velivolo libico su cui, a sua detta, si sarebbe trovato Gheddafi.

Tesi analoga è alla base della conferma, da parte della Cassazione, della sentenza di condanna civile al risarcimento ai familiari delle vittime, irrogata contro i Ministeri di Trasporti e Difesa dal tribunale di Palermo.

Dal punto di vista penale, altresì, i procedimenti per alto tradimento a carico di quattro esponenti dei vertici militari italiani si sono conclusi con l'assoluzione degli imputati. Altri procedimenti a carico di circa 80 militari del personale dell'Aeronautica si sono conclusi con condanne per vari reati, tra i quali falso e distruzione di documenti.

La compagnia Itavia di Aldo Davanzali, già pesantemente indebitata prima dell'incidente cessò le operazioni il 10 dicembre successivo; il 12 dicembre 1980 le fu revocata la licenza di operatore aereo con messa a rischio dei livelli occupazionali, nel giro di un anno, si aprì la procedura di amministrazione controllata, cui fece seguito il conferimento di flotta aerea e personale ad Aeronautica, società partecipata dall'allora compagnia di bandiera Alitalia e dalla sua consociata ATI.

Nel 2018 la Cassazione ha condannato i ministeri delle Infrastrutture e della Difesa a risarcire gli eredi del titolare della compagnia Itavia per il dissesto finanziario al quale andò incontro dopo il disastro aereo di



Peso: 93%



Ustica; i due ministeri sono stati riconosciuti colpevoli dell'omesso controllo della situazione di rischio venutasi a creare nei cieli di Ustica dove aerei militari non autorizzati e non identificati incrociarono l'aerovia assegnata al volo Itavia. Nel 1987 il ministro del Tesoro Giuliano Amato stanziò i fondi per il recupero del relitto del DC-9, che giaceva in fondo al mar Tirreno. La profondità di 3 700 metri alla quale si trovava il relitto rendeva complesse e costose le operazioni di localizzazione e recupero. Pochissime erano le imprese specializzate che disponevano delle attrezzature e dell'esperienza necessarie: la scelta ricadde sulla ditta francese Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer, Istituto di ricerca francese per lo sfruttamento del mare), che il giudice Rosario Priore avrebbe poi ritenuto collegata ai servizi segreti francesi. Sulla conduzione dell'operazione di recupero effettuata dai DSRV della Ifremer, che portò in superficie la maggior parte della cellula dell'aeromobile, scaturirono molti dubbi, principalmente sui filmati consegnati in copia e sul fatto che l'ispezione al relitto documentata dalla ditta francese fosse davvero stata la prima. Le difficoltà tecniche, i problemi di finanziamento e le resistenze esercitate da varie delle parti interessate contribuirono a rimandare il recupero per molti anni. Alla fine due distinte campagne di recupero, nel 1987 e nel 1991, consentirono di riportare in superficie circa il 96% del relitto del DC-9; si specifica che è stato recuperato l'85% della superficie bagnata dell'aereo. Il relitto venne ricomposto in un hangar dell'aeroporto di Pratica di Mare, dove rimase a disposizione della magistratura per le indagini fino al 5 giugno 2006, data in cui fu trasferito e sistemato, grazie al contributo dei Vigili del Fuoco di Roma nel Museo della Memoria, approntato appositamente a Bologna.

Molto interesse destò nell'opinione pubblica il rinvenimento il 10 maggio 1992, durante la seconda campagna di recupero al limite orientale della zona di ricerca (zona D) di un serbatoio esterno sganciabile di un aereo militare, schiacciato e frammentato, ma completo di tutti i pezzi; tali serbatoi esterni generalmente vengono sganciati in caso di pericolo o più semplicemente in caso di necessità (ad esempio in fase di atterraggio) per aumentare la manovrabilità dell'apparecchio.

Buona parte degli oblò del DC-9, malgrado l'esplosione, è rimasta integra; secondo i periti[quali?], questo fatto escluderebbe

che l'esplosione sia avvenuta a causa di una bomba collocata all'interno dell'aereo. Anche gli inquirenti denunciarono esplicitamente che il sostanziale fallimento delle indagini fosse dovuto a estesi depistaggi e inquinamenti delle prove, operati da soggetti ed entità molteplici: «Il disastro di Ustica ha scatenato, non solo in Italia, processi di deviazione e comunque di inquinamento delle indagini. Gli interessi dietro l'evento e di contrasto di ogni ricerca sono stati tali e tanti e non solo all'interno del Paese, ma specie presso istituzioni di altri Stati, da ostacolare specialmente attraverso l'occultamento delle prove e il lancio di sempre nuove ipotesi – questo con il chiaro intento di soffocare l'inchiesta – il raggiungimento della comprensione dei fatti [...] Non può perciò che affermarsi che l'opera di inquinamento è risultata così imponente da non lasciar dubbi sull'ovvia sua finalità: impedire l'accertamento della verità. E che, va pure osservato, non può esserci alcun dubbio sull'esistenza di un legame tra coloro che sono a conoscenza delle cause che provocarono la sciagura ed i soggetti che a vario titolo hanno tentato di inquinare il processo, e sono riusciti nell'intento per anni.»

L'aereo DC-9 era sotto il controllo del Centro regionale di controllo del traffico aereo di Ciampino e sotto la sorveglianza dei radar militari di Licola (vicino Napoli) e di Marsala (in Sicilia). Tra le tracce radar oggetto di visione, è stata accertata la presenza di traccianti radar di numerose stazioni, civili e militari, nazionali e internazionali. Il DC-9 è diretto a sud e vi è un vento a circa 200 km/h verso sud-est. Si notino i due echi senza identificazione sulla sinistra: secondo alcuni periti si tratta della traccia di un aereo, secondo altri di falsi plot, errori del radar. La scritta "IH870" scompare con l'ultima risposta del transponder. Altri contatti su cui si sono concentrate le indagini sono i plot doppi dopo il disastro, sospettati di essere tracce di altri aerei in volo. Tali plot potrebbero anche essere stati determinati, si è ipotizzato, dalla struttura principale dell'aereo in caduta e da fenomeni di chaffing causati da frammenti,



Peso: 93%



anche se restano i dubbi per i plot a ovest del punto di caduta in quanto sopravvento e quindi difficilmente attribuibili a rottami che cadono nel letto del forte vento di maestrale (che proviene appunto da Nord-Ovest e spinge verso Sud-Est). Durante le indagini si appurò che il registro dell'IC, cioè del guida caccia Muti del sito radar di Marsala, aveva una pagina strappata nel giorno della perdita del DC-9[39]. Il pubblico ministero giunse quindi alla conclusione che fosse stata sottratta la pagina originale del 27 giugno e se ne fosse riscritta poi, nel foglio successivo, una diversa versione. Durante il processo, la difesa contestò questa conclusione e affermò che la pagina mancante non sarebbe stata riferita al giorno della tragedia, ma alla notte tra il 25 e il 26 giugno. L'analisi diretta della Corte concluse che la pagina tra il 25 e il 26 era stata tagliata, come osservato dalla difesa, ma quella che riguarda la sera del 27 giugno era recisa in modo estremamente accurato, così che fosse difficile accorgersene (il particolare era infatti stato omesso all'avvocato difensore). La numerazione delle pagine non aveva invece interruzioni ed era quindi posteriore al taglio.

Il giudice istruttore e la Commissione stragi sono in possesso dei tracciati del radar di Grosseto nelle registrazioni del radar dell'aeroporto di Grosseto si vedono due aerei in volo in direzione nord, sulla rotta del DC-9 Itavia. Mentre due altre tracce di velivoli, provenienti dalla Corsica, giungono sul posto alcuni minuti dopo l'orario stimato di caduta del DC-9 stesso. I nastri con le registrazioni radar del centro della Difesa aerea di Poggio Ballone sarebbero invece spariti: ne rimangono soltanto alcune trasposizioni su carta di poche tracce. Il radar di Ciampino quella sera registrò delle tracce che, secondo i periti interpellati dall'associazione dei parenti delle vittime, potevano essere identificate come una manovra d'attacco aereo condotta nei pressi della rotta del DC-9,

L'ammiraglio James Flatley al comando della portaerei USS Saratoga della US Navy, ancorata il 27 giugno 1980 nel golfo di Napoli, dopo aver inizialmente dichiarato che «dalla Saratoga non fu possibile vedere nulla perché tutti i radar erano in manutenzione», cambiò versione: disse che nonostante fossero in corso lavori di manutenzione dei radar, uno di essi era comunque in funzione e aveva registrato «un traffico aereo molto sostenuto nell'area di Napoli, soprattutto in quella meridionale». A detta dell'ammiraglio, si videro passare «moltissimi aerei»[

I registri radar della Saratoga sono andati persi. Secondo altre fonti, la Saratoga non si trovava affatto in rada a Napoli il 27 giugno 1980, Brian Sandlin, ex militare della US Navy in forza sulla Saratoga nel 1980, ha confermato nell'intervista rilasciata al giornalista Andrea Purgatori e trasmessa durante la trasmissione televisiva Atlantide del 20 dicembre 2017 che quella sera il comandante della Saratoga informava l'equipaggio che aerei F4 della Saratoga avevano dovuto abbattere due Mig libici che apparentemente si apprestavano ad attaccarli smentendo le dichiarazioni ufficiali a suo tempo rilasciate dal governo americano al giudice Rosario Priore che si occupava del caso, stando alle quali la nave Saratoga quella notte era ancorata in rada a Napoli. Sandlin dichiara, senza elementi, che quella sera la portaerei era al largo, che oltre metà dei caccia era decollato per una prova di forza con la Libia e che due di questi erano rientrati senza armamenti perché avevano sostenuto uno scontro con due Mig libici e li avevano abbattuti. In zona era presente anche la portaerei francese Clemenceau per lo stesso motivo. Diversi elementi portarono gli inquirenti a indagare sull'eventuale presenza di altri aerei coinvolti nel disastro. Tra queste furono inoltre accertate in quel periodo penetrazioni dello spazio aereo italiano da parte di aerei militari libici. Tali azioni erano dovute alla necessità da parte dell'Aeronautica Militare Libica di trasferire i vari aerei da combattimento da e per la Jugoslavia, nelle cui basi veniva assicurata la manutenzione ai diversi MiG e Sukhoi di fabbricazione sovietica, presenti in gran quantità nell'aviazione del colonnello Gheddafi. Il governo italiano, fortemente debitore verso il governo libico dal punto di vista economico (non si dimentichi che dal 1° dicembre 1976 addirittura la FIAT era parzialmente in mani libiche, con una quota azionaria del 13% detenuta dalla finanziaria libica tollerava tali attraversamenti e li mascherava con piani di volo autorizzati per non impensierire gli USA. Spesso gli aerei libici si mimetizzavano nella rete radar, disponendosi in coda al traffico aereo civile italiano, riuscendo così a non allertare



Peso: 93%



le difese NATO. Diverse testimonianze, inoltre, avevano descritto l'area come soggetta a improvvisa comparsa di traffico militare statunitense. Un traffico di tale intensità da far preoccupare piloti, civili e controllori: poche settimane prima della tragedia di Ustica, un volo Roma-Cagliari aveva deciso per sicurezza di tornare all'aeroporto di partenza; in altre occasioni i controllori di volo avevano contattato l'addetto aeronautico dell'ambasciata USA per segnalare la presenza di aerei pericolosamente vicini alle rotte civili

Intensa e insolita attività di volo fino a tarda sera era testimoniata anche dal generale dei Carabinieri Nicolò Bozzo presso la base aerea di Solenzara, in Corsica, che ospitava vari stormi dell'Armée de l'air francesi: ciò smentiva i vertici militari francesi, i quali avevano affermato ai magistrati italiani di non aver svolto con la loro aeronautica militare alcuna attività di volo nel pomeriggio del 27 giugno 1980.

La sera della strage di Ustica, quattro aerei volavano con lo stesso codice di transponder. Il DC-9 Itavia aveva come codice il n. 1136 e altri tre velivoli, di cui uno sicuramente militare, erano dotati dello stesso numero di riconoscimento.

Dalla perizia tecnico-radaristica risulta che trenta aerei supersonici militari, difensori e attaccanti, sorvolavano la zona di Ustica nel pomeriggio e alla sera del 27 giugno 1980, dalle 17:30 alle 21:15, per 3 ore e 45 minuti. Gli aerei militari avevano tutti il transponder spento per evitare di essere identificati dai radar. Un'esercitazione d'aviazione di

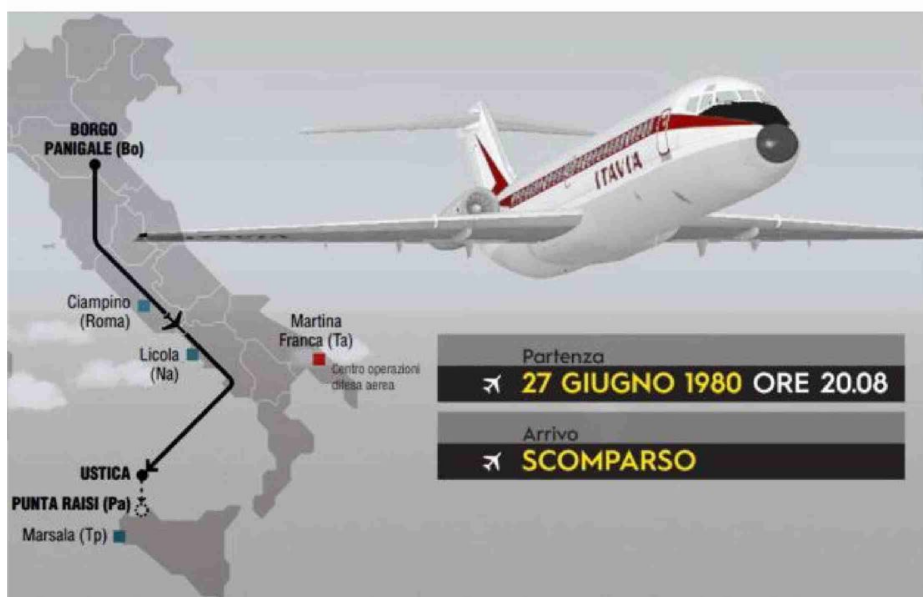
marina, come ha detto l'ammiraglio James H. Flatley, nella sua prima versione e che conferma la presenza di una portaerei che raccolse i propri aerei. Successivamente, all'inizio dell'agosto 1980, oltre a vari relitti furono ritrovati in mare anche due salvagenti e un casco di volo della marina americana; a settembre, presso Messina, si rinvennero frammenti di aerei bersaglio italiani, che sembrano però risalenti a esercitazioni terminate nel gennaio dello stesso anno. Questi dati evidenziano che nell'area tirrenica, in quel periodo del 1980, si svolgeva un'intensa attività militare. Inoltre, benché molti di questi fatti, se presi singolarmente, appaiano in relazione diretta con la caduta del DC-9, si è notata da alcuni la coincidenza temporale dell'allarme degli F-104 italiani su Firenze, al momento del passaggio del DC-9, dell'esistenza di tracce radar non programmate che transitano a oltre 600 nodi in prossimità dell'aereo civile, della pluritestimonianza dell'inseguimento tra aerei da caccia sulla costa calabra e, infine, delle attività di ricerca, in una zona a 20 miglia a est del punto di caduta, effettuate da velivoli non appartenenti al Soccorso aereo Italiano.

Due F-104 del 4° Stormo dell'aeronautica militare italiana, di ritorno da una missione di addestramento sull'aeroporto di Verona-Villafranca, mentre effettuavano l'avvicinamento alla base aerea di Grosseto si trovarono in prossimità del DC-9 Itavia. Uno era un F-104 monoposto, con l'allievo Aldo Giannelli ai comandi; l'altro, un TF 104 G biposto, ospitava due istruttori, i comandanti Mario Naldini e Ivo Nutarelli.

Alle ore 20:24, all'altezza di Firenze-Pereto-

la, il biposto con a bordo Naldini e Nutarelli, mentre era ancora in prossimità dell'aereo civile, emise un segnale di allarme generale alla Difesa Aerea (codice 73, che significa emergenza generale e non emergenza velivolo) e nella registrazione radar di Poggio Ballone «il SOS-SIF è [...] settato a 2, ovvero emergenza confermata, e il blink è settato a 1, ovvero accensione della spia di Alert sulle consolle degli operatori» – in linguaggio corrente: «il segnale di allarme-SIF (Selective Identification Feature, caratteristica di identificazione selezionabile) è posizionato su 2, ossia emergenza confermata, e il lampeggio è posizionato su 1, ossia accensione della spia di allarme sulla strumentazione degli operatori» – quindi risulta che Naldini e Nutarelli segnalavano un problema di sicurezza aerea e i controllori ottennero conferma della situazione di pericolo. L'aereo ripeté per ben tre volte la procedura di allerta, a conferma inequivocabile dell'emergenza.

Né l'aeronautica militare italiana né la NATO hanno mai chiarito le ragioni di quell'allarme. Ustica un mistero, un muro di gomma contro il desiderio di giustizia e verità per le vittime e per l'Italia stessa. ■



Peso: 93%



Peso: 93%