



Tre libri su Ustica un'unica ipotesi

Benché la magistratura civile ritenga che si sia trattato di un danno collaterale (missile) in una guerra non dichiarata, sono recentemente usciti tre libri che concordano nel proporre una diversa conclusione sulla tragedia occorsa al DC-9 Itavia. Hanno ragione? Intervista agli autori.

ANDREA COCO

Il caso del DC-9 Itavia di Ustica periodicamente ritorna alla ribalta delle cronache e così è avvenuto in questo giugno 2021 in occasione dei 41 anni del disastro, avvenuto il 27 giugno del 1980. Come al solito le cronache giornalistiche sono molto sommarie e basate sull'immaginario collettivo più che su fatti e dati reali. Ricordiamo che al termine di una lunga istruttoria, nel 1999, il giudice Rosario Priore disponeva il rinvio a giudizio di quattro alti ufficiali dell'Aeronautica Militare con l'accusa di attentato contro gli organi costituzionali con l'aggravante dell'alto tradimento. L'ipotesi di reato era che i vertici dell'AM mirassero a depistare le indagini per coprire la realtà di una presunta battaglia aerea nei cieli di Ustica, a seguito della quale il DC-9 sarebbe caduto o per una quasi-collisione o per un

missile. I generali sono stati assolti con formula piena e la tesi è stata respinta nei processi penali come "fantapolitica o romanzo"; nonostante questo, l'idea della battaglia aerea si è radicata profondamente nell'immaginario popolare ed è stata particolarmente veicolata nelle sentenze dei processi civili a fini risarcitori.

Come noto, tali processi si sono limitati a condannare alcuni ministri per non avere garantito la sicurezza del volo, indipendente-

mente dalle cause. Per quanto riguarda queste ultime, hanno privilegiato le ipotesi contenute nell'ordinanza sentenza del giudice istruttore senza, purtroppo, averle accertate e senza essere tenuti a dare conto delle tesi contrarie maturate in ambito penale come, ad esempio, il fatto che «*Il dibattimento ha [...] dimostrato l'infondatezza dell'ipotesi del G.I. sulla battaglia aerea...*» (Sentenza di 1° grado, pag. 135). È ovvio che questa dicotomia tra il giudizio

penale e quello civile, ancorché con finalità diverse, non può che creare confusione nell'opinione pubblica.

Adesso nel giro di poco tempo sono usciti tre libri molto diversi per impostazione che si pongono l'obiettivo di liberare il caso Ustica dai luoghi comuni creati dalla disinformazione e di ripristinare la realtà dei fatti accertati. Ecco perché abbiamo voluto mettere a confronto le opinioni dei quattro autori, Franco Bonazzi, Antonio

Bordoni, Claudio Pizzi e Francesco Farinelli, che, da tempo si sono interessati alla storia, chiedendo loro le ragioni di una posizione così netta e coraggiosa, ovvero che a bordo del DC-9 sia stata collocata una bomba. Ai lettori lasciamo, ovviamente, la libertà di trarre le conclusioni, ma ci congediamo da voi con uno splendido aforisma di Cartesio: "Il dub-



bio è l'inizio della conoscenza".
Comandante **Franco Bonazzi**, nel vostro libro, "Ustica, i fatti e le fake news" (LoGisma 2019) sostenete che la causa più probabile del disastro aereo occorso al DC-9 Itavia sia da addebitare a un'esplosione di un ordigno a bordo del velivolo. Su cosa basate questa affermazione?

Come spiegato nel titolo del libro, abbiamo concentrato i nostri sforzi nel separare i fatti dalle false notizie. Una volta operato questo lavoro di pulizia storica e tecnica, è stato possibile osservare i fatti nella loro forma originaria, senza che essi fossero più opacizzati da quell'incredibile mole di propaganda, di teorie cospirative e di fake news che aveva reso quasi impossibile, sino a oggi, recuperare le reali dinamiche della strage. Dinamiche emerse dalle indagini tecniche dei collegi peritali basate sull'esame del relitto e dello scenario radar lungo il percorso del DC-9, dalle dichiarazioni degli stessi periti e dei testimoni rilasciate nel corso del dibattimento processuale, nonché dalle sentenze emesse nei tre gradi del processo penale durato quasi sette anni.

Fonti alla mano, le evidenze tecniche portano a concludere che i danni riportati dall'aereo e la dinamica dell'evento sono compatibili solamente con l'esplosione di un ordigno collocato nella parte posteriore destra del DC-9. Né un missile che fosse esploso all'esterno dell'aereo, né una collisione (o quasi-collisione) avrebbero potuto produrre quel tipo di danni e quella dinamica di distruzione. Allo stesso tempo, non è stata rilevata sul relitto del DC-9 alcuna traccia delle schegge prodotte da un missile né è possibile, tantomeno, che la deflagrazione di un missile a una distanza tale che i suoi frammenti non riescono a colpire l'aereo sia in grado però di danneggiare in quel modo, con la sola onda di pressione, la parte posteriore del DC-9. Senza considerare che, all'epoca, missili "a risonanza", capaci di distrutturare un aereo con il solo effetto blast, non esistevano. L'esplosione di un ordigno nella zona poppiera del DC-9 risulta, invece, l'unica tecnicamente compatibile con tutte le evidenze riscontrate, come documentato dal collegio peritale d'ufficio del giudice istruttore.

A proposito dell'indagine giudiziaria, **Antonio Bordoni** nel suo libro "Ustica, gli eretici" (IBN 2020) afferma che la distorsione del dibattito sia frutto di una



indagine giudiziaria, fatto questo assolutamente errato dal punto di vista dei regolamenti aeronautici internazionali. È una affermazione pesante, lei Bordoni ci conferma una tale deviazione?

Non solo la confermo, ma sfido chiunque a sostenere il contrario. All'indomani di un incidente va avviata l'investigazione tecnica condotta da investigatori aeronautici professionisti. Costoro stabiliranno perché è avvenuto l'incidente. Se durante il corso delle indagini viene appurato trattarsi di un atto illecito contro l'aeromobile scatta parallela l'indagine penale, ma mai - ripeto mai - è accaduto che un'indagine penale condotta nelle aule dei tribunali

cerchi di appurare i motivi che possono aver provocato un incidente aereo. Se su Ustica si sono accumulate tante polemiche è proprio perché si è scelta una via assolutamente errata e ne stiamo pagando le conseguenze ancora a oltre 40 anni di distanza.

Nel suo libro lei dedica ampio spazio ad aspetti investigativi che sono stati clamorosamente tralasciati, anche questo è un aspetto alquanto inedito.

Infatti, il dettagliato capitolo sulle "mancate indagini" è un approccio mai trattato prima dai pur numerosi testi pubblicati. In esso vengono elencati tutti gli aspetti che durante un'indagine su un incidente aereo è d'obbligo investigare. Non sono un optional ma un vero e pro-

prio percorso obbligato che si deve seguire. Ebbene nel libro si mettono in evidenza aspetti sui quali non si è investigato come si sarebbe dovuto e che hanno portato le indagini a un vicolo cieco.

Bordoni, mi faccia un esempio fra i tanti.

Lei sapeva che, la sera dell'incidente, all'aeroporto di Crotone hanno ricevuto informazioni che la partenza del volo IH870 da Bologna sarebbe stata ritardata a causa di un passeggero che non si trovava? E che dire poi del fatto che, malgrado fin dall'inizio la Commissione Luzzatti avesse parlato di possibile esplosione a bordo, non si è riusciti a farsi dare la lista dei passeggeri trasportati quel giorno dall'I-TIGI nelle tratte precedenti? Sono solo due fra le tante lacune investigative che io metto in evidenza nel libro e che dimostrano come su quell'incidente non si è investigato come si sarebbe dovuto. E ciò spiega perché per molti italiani Ustica, ancora oggi, viene erroneamente definita un mistero.

Anche **Claudio Pizzi** ricorda fatti curiosi. Nella premessa al suo libro "Ustica 40 anni dopo. Riflessioni su un caso aperto" (LoGisma 2020) lei, Pizzi, dice che intende "richiamare l'attenzione su un certo numero di fatti, informazioni e dati che, essendo poco noti, si prestano ad allargare il campo delle ipotesi e delle possibili riflessioni razionali". È mai possibile che su Ustica, a 40 anni da un evento su cui sono stati scritte decine di libri, ci siano ancora fatti importanti da scoprire?

Il famoso giornalista Mario Missi-



Una delle prime visite dei periti a Pratica di Mare, forse la prima. Da sinistra: Cooper, Försching, Castellani, Santini, Gunnvall, Picardi, Misiti, Priore (parzialmente coperto).

rola amava ripetere un detto che circola ancora nell'ambiente giornalistico: "in Italia non c'è niente di più inedito della carta stampata". Missirola aveva ragione: se gli storici avessero la pazienza di leggere tutto ciò che i quotidiani e i settimanali hanno scritto su Ustica scoprirebbero come, al netto della massa imponente di fake news da loro propalate, i giornali hanno riportato anche notizie veritiere, cancellate in seguito dalla memoria collettiva, vuoi per negligenza vuoi per effetto del già citato blackout mediatico. A ciò si aggiunga che nelle pieghe di molti importanti documenti giudiziari, tra cui la ordinanza-sentenza del giudice Priore formata da 5.467 pagine (ma c'è qualcuno che le ha lette tutte?), si trovano dati che fanno pensare a un quadro del caso molto diverso di quello trasmesso dai media.

Mi limito a qualche esempio. Quanti sanno che sul DC-9 viaggiavano due carabinieri armati con pistole di ordinanza? Quanti sanno che prima di Ustica e di Bologna, ma non dopo, sia il governo liberico sia il Fronte Popolare della Liberazione della Palestina lanciarono all'Italia una serie di avvertimenti minacciosi? Quanti



Il relitto nell'hangar dell'aeroporto di Pratica di Mare.

sanno che due ex-primi ministri libici che erano al corrente di informazioni di primaria importanza su Ustica, Hamil Bakkush e Abdel-salam Jalloud, sono ambedue scomparsi in circostanze mai chiarite? Al proposito va notato che non è strana la loro scomparsa quanto il fatto che la magistratura e i media hanno ignorato completamente la circostanza. E lo stesso dicasi per altri eventi anomali di cui faccio menzione nel libro.

Francesco Farinelli, coautore del

libro "Ustica, i fatti e le fake news", mi può spiegare allora perché gran parte dell'opinione pubblica italiana crede all'ipotesi del missile?

Per almeno quattro ragioni. La prima appartiene alla sfera della politica la quale, in quarant'anni, si è fatta latrice di molta confusione e di molte inesattezze sul caso Ustica già a partire dal 17 dicembre 1980, data che vide l'allora ministro dei Trasporti definire, pur senza prove, quella del missile come «una ipotesi più probabile delle al-

tre». Le mistificazioni della scena politica nei confronti del caso Ustica sono davvero molte e anche il cambio del giudice istruttore alla guida del caso è avvenuto a seguito di un'invasione di campo della politica a danno della magistratura.

La seconda ragione è legata a scenari di opportunità, anche economica. Se il DC-9 fosse stato abbattuto da un missile o fosse rimasto comunque coinvolto all'interno di una battaglia aerea, le responsabilità (e i relativi risarcimenti economici) avrebbero assunto conseguenze differenti rispetto a quanto sarebbe avvenuto se fosse stata accreditata l'ipotesi della bomba, specialmente su alcune parti in causa.

La terza ragione è di natura mediatica. In modo particolare dalla metà degli anni '80 e fino ai nostri giorni, il racconto della strage è stato preso in ostaggio dalla fiction, dalla memorialistica, dalla cronaca giudiziaria e da quella giornalistica, senza che la storiografia abbia fin qui tentato di fornire una distaccata analisi delle fonti e dei materiali disponibili. L'ipotesi del missile e della battaglia aerea si sono, quindi, radicate nell'immaginario collettivo come dati di fatto.

La quarta ragione, infine, è legata all'operato della magistratura nella fase istruttoria, quando a fronte della mancanza di prove e in presenza, invece, di evidenze contrarie, si è preferito andare avanti con un'ipotesi priva di

Una tabella comparativa tra le evidenze riscontrate e le varie ipotesi realizzate da Ermanno Bazzocchi.

Che cosa evidenzia la griglia delle compatibilità

EVIDENZE RISCONTRATE	IPOTESI E RELATIVE VALUTAZIONI				
	CEDIMENTO STRUTTURALE	MISSILE	BOMBA	COLLISIONE IN VOLO	QUASI COLLISIONE
Tracce radar anteriori all'evento	COMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	POCO COMPATIB.	POCO COMPATIB.
Tracce radar successive all'evento	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Tracce di esplosivo all'interno del velivolo	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Tipo di esplosivo TNT + T4	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Schegge di lega leggera con bordi arrotondati	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Penetrazione di schegge nei cuscini	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Pirolizzazione della stoffa	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Arresto contemporaneo di tutti gli impianti	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	POCO COMPATIB.	INCOMPATIBILE
Assenza di pezzi estranei nell'area di recupero	COMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.
Assenza di forature e di schegge estranee	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE
Assenza di impronte d'urto	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE
Distacco simultaneo e simmetrico dei motori	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Assenza di corpi estranei nei motori	POCO COMPATIB.	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	POCO COMPATIB.	POCO COMPATIB.
Chiodature estruse e strappate	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Lamiere del rivestimento arriciate	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Rigonfiamenti nel rivestimento	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Tubi del condizionamento e della toilette schiacciati	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Maschere ossigeno non attivate	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Rottura "negativa" di un'estremità alare	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Frammenti "stampati" su parti dei motori	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Frattura netta di due grandi pannelli di fusoliera	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Deformazione del lavabo della toilette	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Sfondamento paratia pressurizzata e pavimento toilette	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE
Assenza di "gas washing"	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE



Il DC-9 I-TIGI di Itavia, n° 45724, costruito nel 1966, qui ripreso all'aeroporto di Pisa.

WIKIPEDIA / PIERGIULIANO CHIESI

fondamento come quella della battaglia aerea.

Comandante Bonazzi, nel vostro libro l'ipotesi della battaglia aerea è affrontata attraverso numerose pagine. Cosa la rende un'ipotesi non valida ai vostri occhi?

La stessa cosa che la rese non valida agli occhi della Corte di Assise, quando chiari che il dibattimento processuale aveva inequivocabilmente dimostrato l'infondatezza dell'ipotesi del giudice istruttore sulla battaglia aerea. Basti considerare che in una battaglia aerea come quella che si ipotizza, non sono certamente coinvolti solo i piloti che vi partecipano, bensì centinaia di persone, dai meccanici che aprono gli aerei con l'armamento (e non lo ritrovano al ritorno), agli operatori radar e del controllo del traffico aereo militare e civile, dagli addetti al controllo operativo della missione a tutto il personale dei servizi ausiliari. Sul piano della realtà, è del tutto impossibile immaginare che nessuno parli o che tutti siano stati messi a tacere.

Inoltre, le conclusioni della perizia radaristica d'ufficio del giudice istruttore parlano chiaro e, nonostante il fumo creato attraverso altri elaborati successivi, tali conclusioni sono poi state confermate in dibattimento. Ci riferiamo alle loro conclusioni che «in una area di circa 50-60 miglia intorno al luogo dell'incidente sia i sistemi radar della difesa aerea che quelli civili non evidenziano tracce di altri aerei significativi per l'incidente» così come alle dichiarazioni di questi stessi periti in merito al fatto che «i dati radar non possono dimostrare l'esistenza di un secondo aereo, nella scia del DC-9».

Non ci fu alcuna battaglia aerea, questo fu chiaro anche al presidente della Commissione Stragi quando finalmente poté leggere l'ordinanza-sentenza firmata da Rosario Priore e scrisse: «L'errore che in parecchi, in parte anch'io, abbiamo commesso è il seguente. Prima di aver letto con attenzione le 5.000 pagine dell'ordinanza del giudice Priore, abbiamo proclamato urbi et orbi che la verità era stata raggiunta. Bastava invece leggere con attenzione, anche se era necessario molto tempo, le 5.000 pagine per sapere che non era affatto vero.» Dovrebbe essere chiaro per chiunque abbia la voglia di studiare i documenti del caso.

Professor Pizzi, un elemento che caratterizza il suo libro è il rilievo dato a coincidenze che possono far pensare a un possibile simbolismo nella scelta del luogo e della data della strage. Perché pensa che considerazioni di questo tipo abbiano qualche importanza?

Ho riflettuto molto a lungo prima di pubblicare queste considerazioni, in questo o nel mio precedente libro, "Ripensare Ustica" (2017). L'argomento infatti esige la massima cautela metodologica.

In primo luogo, bisogna mettere in chiaro che eventuali coincidenze di date e luoghi non hanno nessuna rilevanza nell'accertamento delle cause meccaniche di qualsiasi incidente aereo. Ma se si parla di responsabilità e si stabilisse che tra i responsabili di una strage come quella di Ustica possono esserci organizzazioni come la mafia, la massoneria, nonché nuclei di terroristi di estrema destra o di religione islamica, biso-

gna tener allora conto delle consuetudini di condotta che caratterizzano tali formazioni più o meno clandestine. Una di queste è che le azioni criminose da loro eseguite spesso contengono un messaggio simbolico il quale, se da un lato è il surrogato di una rivendicazione, dall'altro è un segnale in codice che viene lanciato ai membri della stessa fazione. Basandosi su questa ipotesi, ho cercato di evidenziare un certo numero di coincidenze che potrebbero essere puramente fortuite, ma potrebbero anche non risultare tali, se corroborate da altri indizi dello stesso segno.

Per fare un esempio tra i molti che cito, poiché Ustica si è verificata Venerdì 27 giugno, mi è sembrato giusto far notare come i numeri biblici 7, 17, 27 ricorrono con una certa frequenza nelle date delle azioni terroristiche di matrice islamica (alcune delle quali si sono verificate proprio il 27 giugno) e che spesso gli attentati islamici si verificano proprio di venerdì. Richiamare, con le dovute riserve, l'attenzione su coincidenze autentiche, come quelle rilevate sopra, fa risaltare per contrasto il fatto che per anni i media non si sono fatti problemi a enfatizzare coincidenze spurie per dare fiato alle varie teorie complottiste circolanti su Ustica. L'esempio forse più clamoroso è quello della presunta coincidenza tra l'avvistamento da parte di due piloti dell'AM, Mario Naldini e Ivo Nutarelli, di un Mig, che si era inserito nella scia del DC-9 la sera di Ustica (fatto mai avvenuto) e la loro tragica morte avvenuta a Ramstein.

Professor Pizzi, il suo libro è una raccolta di nove saggi che, pur avendo Ustica come tema co-

mune, sono piuttosto diversi negli argomenti e nell'impostazione. Non c'è il rischio che il lettore resti disorientato da tutti questi spunti e analisi che sembrano ampliare così tanto l'orizzonte delle speculazioni?

Penso che, nonostante la diversità dei temi, il lettore sappia riconoscere la presenza di un'idea di fondo che percorre tutto il libro e unifica idealmente i vari saggi. L'idea è in sintesi questa: anche se non possiamo dire di avere in pugno la verità definitiva su Ustica, soprattutto per quanto riguarda le responsabilità della strage, abbiamo tutti gli elementi per escludere nettamente una serie di presunte "verità" che appaiono, oggi ancor più che in passato, del tutto disancorate dai fatti.

In primo luogo, è da escludere la tesi di una battaglia aerea nel cielo di Ustica, peraltro già liquidata seccamente dai giudici della 1ª Corte di Assise d'Appello di Roma (2005) come "fantapolitica o romanzo". In secondo luogo, va respinta l'idea di un fantomatico missile, sparato non si sa da chi e contro chi, che non ha lasciato tracce né sul relitto né sul fondo marino.

A seguire vanno criticate molte altre invenzioni che sono state introdotte per puntellare le suddette ipotesi, tra cui quella di un Mig, che sarebbe caduto sulla Sila la sera stessa del disastro e fatto ritrovare venti giorni dopo con una stratagemma. Desta meraviglia come queste tesi, nonché altre analoghe che fanno perno sull'abbattimento del DC-9 durante un'azione di guerra, continuino a trovare un'eccezionale risonanza mediatica, oscurando così le poche voci di dissenso. Una parte di responsabilità di questo stato di cose è della magistratura dell'area civile, che recentemente ha difeso a scopo risarcitorio la tesi della battaglia aerea, con il risultato di creare lo sconcertante fenomeno di una "doppia verità" giudiziaria.

BIBLIOGRAFIA

Franco Bonazzi - Francesco Farinelli, *Ustica, i fatti e le fake news. Cronaca di una storia italiana della Prima Repubblica*, LoGisma, 2019, pp. 368, euro 24,00.

Antonio Bordini, *IH870 Ustica. Gli eretici*, IBN, 2020, pp. 222, euro 18,00.

Claudio E.A. Pizzi, *Ustica 40 anni dopo. Riflessioni su un caso aperto*, LoGisma, 2020, pp. 164, euro 15,00.