

Dalla Agenzia di stampa politico aeronautica Air Press riprendiamo l'articolo che segue e che sembra voler fare il punto sulla vicenda senza fine del disastro di Ustica.

Dopo ventidue anni di indagini

Ustica: fu bomba o "quasi collisione"

Queste le due ipotesi rimaste sul tappeto: così il ministro Giovanardi che auspica che si giunga a fare piena luce sulla vicenda

di FILOMENA LA MANNA

Dopo ventidue anni di indagini dal quel 27 giugno 1980 in cui 81 persone persero la vita per l'incidente del DC-9 dell'Itavia al largo di Ustica due sarebbero le ipotesi rimaste sul tappeto: una bomba esplosa nella toilette dell'aereo o una "quasi collisione". Lo ha affermato in Aula alla Camera il ministro per i Rapporti con il Parlamento, **Carlo Giovanardi**, rispondendo ad una interpellanza che l'on. **Michele Tucci** (CCD-CDU), aveva rivolto al presidente del Consiglio dei ministri ed ai ministri della Giustizia e della Difesa.

Dopo tutti questi anni, caratterizzati da difficoltà oggettive di istruzione probatoria che hanno portato alla formulazione di ipotesi e relativi capi di imputazione che sono tuttora al vaglio della Magistratura, il processo, dinanzi alla terza sessione della Corte d'Assise di Roma, sta per concludersi. Pur se è stato fatto tutto il possibile per ricostruire la vicenda ed acquisire il maggior numero possibile di elementi di prova, afferma Tucci, «la possibilità di individuare precise responsabilità nelle competenti sedi giurisdizionali risulta difficile, e soltanto il completamento dell'attuale fase processuale potrà individuare una verità, quanto meno processuale».

Nella sua interpellanza, Tucci aveva pertanto invitato il governo a fare «chiarezza su quali risposte ha ricevuto dalla Francia e dagli Stati Uniti e da eventuali altri paesi interpellati in merito alla vicenda di Ustica e quali ipotesi, allo stato degli atti, ritiene essere più plausibili dell'esplosione del DC-9 alla luce delle risultanze della commissione d'inchiesta a suo tempo insediata per fare chiarezza sull'intera vicenda».

Per quanto riguarda la prima domanda - è stata la risposta del ministro Giovanardi - «la Libia non ha mai fornito risposta alle richieste italiane, Israele ha confermato di non avere elementi, mentre l'ex Jugoslavia ha affermato di non avere avuto coinvolgimenti specifici. La Germania e l'Inghilterra hanno assicurato di non aver avuto velivoli in volo nel basso Tirreno». Quanto alla Francia ed agli Stati Uniti, questi paesi «hanno fornito risposte dirette, da parte dei presidenti **Jacques Chirac** e **Bill Clinton**, al governo di **Giuliano Amato** nel settembre e nell'ottobre 2000, affermando per l'ennesima volta di non avere elementi, a loro conoscenza, di responsabilità». Dopo aver dato lettura in Aula delle lettere dei due presidenti, il ministro Giovanardi ha riepilogato sinteticamente gli eventi più significativi di venti anni di indagine. Sottolineato poi che le ultime commissioni istituite «hanno potuto lavorare sul 94 per cento dell'aereo presente a Pratica di Mare, ossia, sostanzialmente sull'aereo ricostruito», il ministro è giunto alle due ipotesi sul tappeto sopra indicate: quella cioè della bomba esplosa nella toilette dell'aereo, considerata «l'ipotesi avente maggiore riscontro oggettivo di carattere tecnico e scientifico» e quella «del giudice **Rosario Priore**, che ha ipotizzato una battaglia aerea, nella quale però il DC-9 non sarebbe stato colpito da un missile (l'ipotesi del missile è uscita definitivamente di scena in tutte le ricostruzioni), ma sarebbe rimasto coinvolto, subendo una quasi collisione: un aereo militare sarebbe

passato molto vicino al DC-9 e tale vicinanza avrebbe provocato la sua totale destrutturazione, facendolo precipitare in mare. Questa ipotesi - sottolinea Giovanardi - presenta un punto debole: nella storia dell'aeronautica non si conosce la quasi collisione. In cento anni di aviazione, non esiste un precedente secondo il quale un aereo sia collassato e sia caduto perché un altro aereo è nelle sue vicinanze». Questo per quanto riguarda le ipotesi rimaste in piedi. Quanto alle responsabilità «c'è da dire - ha affermato il ministro - che, purtroppo, a 22 anni dai fatti e dopo aver ricostruito il relitto, il processo in corso non fa riferimento ai responsabili di questa strage».

Il processo «riguarda soltanto la parte relativa agli eventuali depistaggi che sarebbero stati fatti nell'ipotesi in cui si fosse svolta una battaglia aerea o missile o vi fosse stata la partecipazione aerea di altri paesi e, quindi, l'opera compiuta, in sede Nato o in sede internazionale, per non scoprire questo tipo di attività». Tuttavia «agli atti, si è ridotta ormai al caso della bomba nella toilette o della quasi collisione». Il governo - ha detto il ministro concludendo la sua audizione - «auspica che la Corte d'Assise giudicante possa fare piena luce anche nelle zone d'ombra che si sta faticosamente cercando di rischiarare in sede giudiziale e che, all'esito del procedimento pendente, si giunga a mettere qualche punto fermo sulla vicenda.

Ciò riporterebbe anche serenità negli ambienti delle Forze armate, qualora non dovessero emergere responsabilità a carico degli ufficiali che sono stati rinviati in giudizio».

Soddisfatto per «la corretta, puntuale e chiara risposta» fornita dal ministro, il deputato Tucci ha tuttavia ritenuto di esprimere «una mia fondata preoccupazione e tutto il mio dissenso sul clima che ha accompagnato la vicenda » rilevando «quanto sia necessario evidenziare gli elementi oggettivi connotanti il caso Ustica piuttosto che una loro generica interpretazione. Chi per anni, ha sostenuto la tesi del missile e della battaglia aerea quali causa dell'abbattimento del DC-9 Itavia, continua a dar corpo a tale infondata ipotesi impiegando tutti i mezzi mediatici possibili, leciti e non, per condizionare l'opinione pubblica e, probabilmente, per tentare di condizionare i giudici popolari della Corte d'Assise sulla colpevolezza dell'Aeronautica Militare e dei suoi uomini in ordine a questa immane tragedia». E mentre «le risposte fornite al governo italiano dai paesi interpellati hanno ribadito con chiarezza il non coinvolgimento di quei paesi nel "caso Ustica"» risulta, altresì «evidente ed accertato che gli organi competenti del ministero della Difesa hanno dato costante collaborazione all'autorità giudiziaria, affermando che, nella zona dell'incidente, non erano in corso esercitazioni aeree e navali della Nato».

E' interessante la proposta di una possibile verità tra due alternative che per i non addetti ai lavori potrebbero avere la stessa valenza.

In realtà le cose stanno in modo sostanzialmente diverso da quanto viene dichiarato, perché se il riferimento statistico fa pendere la bilancia, giustamente, dalla parte dell'ordigno esplosivo, alcune considerazioni relative alla resistenza strutturale dell'aeromobile e a quello che potrebbero essere le sollecitazioni dovute a turbolenze da prossimità o a propagazione d'onde d'urto farebbero rispuntare l'altra condizione causale che avrebbe contribuito al disastro: l'avaria strutturale.

In altre parole, la perturbazione dell'aria dovuta al passaggio di un aereo supersonico, tanto più intensa in termini di vortici, onde di pressione e altre manifestazioni caotiche del fluido, oltre che in relazione alle dimensioni

dell'aereo supersonico, non dovrebbe essere tale da superare i limiti di progetto di un aeromobile da trasporto che transiti nelle vicinanze, pur non essendo questi limiti [aerodinamici e strutturali] previsti per volo supersonico.

L'aereo supersonico deve possedere idonee caratteristiche strutturali [non si deve rompere] e aerodinamiche [non deve andare in stallo d'alta velocità].

Le sollecitazioni che esso subisce volando a velocità prossime o superiori alla velocità del suono, essendo provocate dalla stessa struttura si manifestano nell'aria attraversata limitatamente ad una zona estremamente circoscritta e strettamente adiacente alle superfici portanti dell'aeromobile.

Il calo di intensità è pluri-esponenziale man mano che ci si allontani di decine di cm. dalla superficie portante. Tali sollecitazioni non possono essere trasmesse ad altre strutture solo per prossimità.

Pertanto anche tecnicamente, oltre che su base statistica, la rottura a causa di estrema vicinanza con un jet supersonico è una eventualità *evanescente*.

Però se la struttura del DC9 avesse avuto delle falle a causa di ritardi di manutenzione o per altre ragioni attribuibili comunque alla gestione della compagnia ITAVIA e l'aereo si fosse trovato in una condizione di tenuta strutturale dove, da qualche parte, un solo componente sosteneva tutto il carico, invece di spartirlo con altri componenti, secondo una ridondanza detta *fail-safety*, allora anche una scossa di turbolenza forte avrebbe potuto provocare il disastro.

In questo caso la causa principale sarebbe stata la cattiva manutenzione della struttura con tutto quel che ne consegue.

Quindi, in teoria, lo scenario di *quasi collisione* proporrebbe come principale componente causale una struttura d'aeromobile fatiscente con la rimessa in discussione di altre responsabilità a suo tempo escluse.

In definitiva crediamo di poter affermare che l'analisi di Frank Taylor resta sempre quella tecnicamente più convincente.

Vedi [Le relazioni di F.Taylor e dell'ing. E.Bazzocchi sull'incidente del DC9 di Ustica \(1981\)](#)