

USTICA e ISRAELE

Quando il 31 agosto 1999 il giudice istruttore Rosario Priore deposita l'Ordinanza-Sentenza a conclusione dell'attività istruttoria, nelle oltre 5.000 pagine che la compongono ve ne sono anche una decina riservate all' *esportazioni del nucleare all'Iraq. I rapporti di questo Paese con l'Italia. Le varie ipotesi di scenario.* (1)

In esse si fa esplicito riferimento a quanto il giornalista Claudio Gatti nel suo libro inchiesta "Il quinto scenario" scrive circa il particolare che nel giugno '80 vennero inviate dalla Francia all'Iraq quantitativi di uranio arricchito, in esecuzione del trattato di cooperazione tra i due Stati. (2)

"Al fine di verificare le ipotesi formulate da Gatti, secondo cui il Governo israeliano avrebbe ideato ed elaborato un progetto d'agguato al velivolo che avrebbe compiuto il trasporto del 27 giugno un Airbus 300 dell'Air France con decollo alle h.19.00 circa dall'aeroporto di Marsiglia, venivano richieste alle Autorità francesi notizie a riscontro tra cui l'escussione di più testi che erano stati menzionati in quel libro." (3)

Nella O-S si può leggere che le richieste inviate alle autorità francesi di notizie e chiarimenti in merito si concludevano con un nulla di fatto: *"E così usando di una finalità dall'apparenza nobile, si è erto un altro muro contro la ricerca di questa inchiesta."* (4)

Ma continuando a trattare dell'esportazione di uranio in Iraq, nell'ambito di questo stesso capitolo venivano anche incluse le complesse ricerche condotta dalle nostre autorità circa l'inchiesta cosiddetta "Tangentopoli 2", condotta dalla Procura di La Spezia, concernente il filone radioattivo. Vi si supposeva, in quelle indagini, che sul DC9 Itavia fossero state imbarcate tre tonnellate di uranio, trafugate dai depositi dell'Enea di Montecuccolino di Bologna. (5) Ma in chiusura del capitolo si avvertiva *"Come si vede estese e complicate indagini, che però non hanno fornito - o non hanno potuto fornire - alcun riscontro all'ipotesi in questione."* (6)

Va comunque osservato come parlando di Israele, nella ordinanza-sentenza si venisse sempre ad intrecciare la questione libica e il ruolo ricoperto da Gheddafi nello scenario internazionale:

"Le finalità di Gheddafi sulla Palestina sono state da una parte l'appoggio senza riserve alla causa palestinese, dall'altra i tentativi di colpire ed umiliare Israele con ogni mezzo. Motivo dell'avversione nei confronti di Israele non era tanto la nascita di per sé dello Stato ebraico, a seguito della dichiarazione di Balfour del 17 e quindi per effetto della risoluzione dell'ONU del 29.11.47 che consentiva la creazione dello Stato d'Israele in Palestina, quanto l'opposizione del leader libico agli ebrei non originari dell'area palestinese, giacché essi avevano oramai perduto lo spirito di quei luoghi. Da qui l'appoggio libico all'ala più radicale della resistenza palestinese, anche se nel tempo non pochi contrasti sorgeranno con l'OLP." (7)

Quindi possiamo dire che quando nel febbraio 1994 compare nelle librerie il "Quinto Scenario" di Gatti l'ipotesi da lui formulata era stata presa in considerazione dal giudice Priore che la aveva anche trattata nella sua O-S.

E' interessante riportare a quale conclusione circa l'intervento israeliano si giungeva nel libro del '94: *"Nel caso di Ustica, gli errori sono stati due: i piloti hanno attaccato l'aereo sbagliato e il Mossad non ha comunicato agli intercettori il mancato decollo del bersaglio. Il primo errore è probabilmente da attribuire alla rapidità dell'evento, il secondo è più difficile da spiegare."* (8)

Ricordata quindi per sommi capi l'uscita della prima edizione del "Quinto scenario", cerchiamo ora di capire cosa nel frattempo è accaduto da giustificare la nuova edizione del libro di Claudio Gatti "Il quinto scenario, atto secondo" (9)

Il **23 luglio del 1994** il Collegio Peritale Misiti composto da accademici e da esperti in indagini su incidenti aerei, scelti dal Giudice Priore, presenta la sua dettagliata relazione concludendo che solo un'esplosione interna è tecnicamente sostenibile. Il **31 agosto 1999** il giudice Priore deposita la sua Ordinanza-Sentenza la quale -sarà bene precisarlo- non contiene alcuna sentenza, nel senso di "condanna". Al contrario il testo è sentenza solo nella parte che proscioglie in istruttoria 34 imputati per non aver commesso il fatto e altri 16 personaggi "per non doversi promuovere azione penale". Ed è invece ordinanza nella parte in cui dispone il rinvio a giudizio senza dunque dichiararne la colpevolezza. Il **30 aprile 2004** la terza Corte di Assise di Roma assolve tutti gli imputati nel processo sui presunti depistaggi. Il **15 dicembre 2005** la 1° Corte d'Assise d'Appello di Roma concludeva il processo penale individuando nell'esplosione di una bomba collocata nella toilette posteriore del DC9 la causa della tragedia mentre rimaneva sconosciuto l'autore dell'attentato. Di fatto tutta la teoria della battaglia aerea veniva bollata come "fantapolitica" e smontata pezzo per pezzo durante ben 272 udienze dibattimentali e supportata da oltre cento tra perizie, relazioni e consulenze redatte da esperti italiani e internazionali delle varie materie.

Eventi intermedi dal 1994 ad oggi, ne sono quindi occorsi non pochi, ma tutti di natura opposta a quanto sostenevano i fautori dello scenario di battaglia aerea. Chi narra di Ustica e propone oggi nuovi scenari di guerra dovrebbe partire da questi incontrovertibili dati di fatto senza mai dimenticare che i resti del velivolo non indicano tracce di battaglia aerea o di missili. Ma procediamo con ordine.

Un primo commento lo merita la sola presentazione di Giuliano Amato il quale fra l'altro precisa: *"Si sono spesi anni di lavoro giudiziario su altri scenari -dall'esplosione a bordo al missile francese o americano- accreditando ora l'una o l'altra ipotesi senza che nessuna di esse risultasse sorretta da motivazioni e indizi sufficientemente probanti."*

Ora che a profferire queste parole sia una persona circa la quale pochi mesi orsono gli Italiani hanno appreso quanto segue (*vedi immagine*) è perlomeno paradossale.



Ma proseguendo nello scritto di presentazione a firma Amato troviamo una precisazione che ha almeno il valore di una liberatoria: *"Neppure sullo scenario israeliano quanto l'autore ci dice ha la forza probatoria della smoking gun, ma è vero che Israele voleva impedire l'arrivo a Saddam Hussein di uranio arricchito destinato all'ordigno atomico di cui lo stesso Israele era il sicuro bersaglio."* (10)

Quindi i lettori del "Quinto scenario atto secondo" sono avvertiti che quanto leggeranno non ha la forza probatoria di una "pistola fumante".

Nel libro vengono ricordati i precedenti riguardanti intercettazioni di aerei civili da parte delle forze aeree israeliane:

- 13 giugno 1950 uno Spitfire costringe un bimotore della Jordanian Arab Airways ad atterrare in una base aerea israeliana (deserto del Negev);
- 11 dicembre 1954 DC3 della Syrian Airways (da Damasco al Cairo) intercettato e costretto all'atterraggio sull'aeroporto di Tel Aviv;
- 21 febbraio 1973 caccia israeliani intercettano ed abbattano un aereo passeggeri libico, il volo LN114. L'aereo volava da Bengasi al Cairo. In quest'ultimo incidente vi furono 108 vittime.
- 10 agosto 1973 Caravelle della MEA, intercettato e costretto ad atterrare in una base israeliana.

Ma poiché appare chiaro che tutti questi incidenti sono avvenuti in prossimità dello Stato di Israele, mentre un abbattimento nel Mar Tirreno avrebbe rappresentato un salto di qualità non indifferente, nel libro viene ricordata anche l'operazione condotta a Entebbe:

“La capacità che avevano gli israeliani di realizzare quello che per altri sarebbe impossibile era stata confermata dall'operazione condotta nel 1976 a Entebbe per liberare i passeggeri tenuti in ostaggio in un jet dell'Air France dirottato in Uganda. Grazie a un'eccellente raccolta di intelligence e a un preciso lavoro di pianificazione militare, condussero un'operazione da manuale a oltre 3.000 chilometri di distanza dal loro Paese.” (11)

La citazione di quest'ultima operazione condotta in un lontano Paese, in quanto effettuata per liberare gli ostaggi di un volo dirottato ci sembra poco adatta per mettere in risalto le capacità che aveva Israele di condurre *raid* militari a lungo raggio. L'operazione fu condotta per liberare i passeggeri che il 27 giugno 1976 si erano imbarcati a Tel Aviv su un Airbus dell'Air France diretto a Parigi. Va anche ricordato che il governo keniano, avvisato da Israele e contrario al regime ugandese, aveva dato il suo appoggio all'operazione. (12)

La novità del nuovo libro è contenuta nel capitolo 24 il quale così si apre: *“Anni di indagini mi hanno condotto a ricostruire questo scenario: ...”* Che lasciamo ai lettori scoprire, avvertendoli comunque che il libro si chiude precisando *“manca l'impronta digitale sul corpo del reato ed è evidente che finché non ci sarà un'indagine giudiziaria che lo confermi quello che io sottopongo qui rimarrà uno scenario.” (13)*

Appunto. Un ennesimo scenario, il quinto dopo quello libico, francese, americano, italiano....

In chiusura di questo nostro commento ci sia permesso avanzare due interrogativi, non prima però di sottolineare che l'aver sorvolato con troppa superficialità su quanto il relitto -il cui recupero si era concluso nell'autunno del '92- ha svelato agli investigatori aeronautici, è davvero fuori luogo. (14) **Tutti sappiamo che il relitto di un aereo costituisce il principale elemento di indagine per poter arrivare alla determinazione della causa di una sciagura aerea e l'incidente di Ustica non fa eccezione a questo principio. Qualunque nuova teoria si voglia avanzare sull'incidente di Ustica dovrebbe partire dal relitto e da ciò che esso ha svelato agli investigatori.** Preciso ciò:

- a) Se l'aereo da intercettare operava sulla rotta Marsiglia-Bagdad è evidente che dopo aver sorvolato l'Italia si sarebbe dovuto addentrare nel mar Mediterraneo in prossimità della costa medio-orientale. Per quale motivo andare ad abatterlo in uno spazio aereo lontano, controllato dalla Nato ove fra l'altro (almeno a credere a tutto quello che ci hanno raccontato) c'erano in giro aerei spioni, leggasi AWACS?
- b) Come si fa a credere che l'aereo attaccante oltre ad essersi sbagliato sull'identificazione del velivolo (DC9 Itavia vs. Airbus francese) abbia pure sbagliato sulla posizione dal momento che un volo diretto a Bagdad non si doveva trovare sull'Ambra 13 che da Ponza porta alle coste siciliane, bensì solo sull'Ambra 1 che lungo la costa tirrenica conduce a Caraffa di Catanzaro?

- 1) Ordinanza-Sentenza del Giudice Istruttore Rosario Priore. Dalla pagina 4690 alla 4702. Capitolo 6 del “Capo 5° Il Contesto”
- 2) “Il Quinto Scenario” di Claudio Gatti e Gail Hammer. Rizzoli Editore, Febbraio 1994
- 3) Dalla pagina 4694 del documento di cui al punto 1).
- 4) Dalla pagina 4695 del documento di cui al punto 1).
- 5) *Come 4)*; Circa la quantità di uranio di “tre tonnellate” citata nella O-S, facciamo presente che nella bomba "Little Boy" di Hiroshima, il "proiettile" di uranio arricchito era del peso di 38,53 chilogrammi e il bersaglio, parimenti di uranio arricchito, pesava 25,6 chilogrammi. La bomba conteneva dunque complessivamente poco più di 64 chilogrammi.
- 6) Dalla pagina 4699 del documento di cui al punto 1).
- 7) Capitolo III, Le relazioni tra la Libia e l'Italia”; Capo 3 “La Libia e il terrorismo internazionale” pag.4735 del documento di cui al punto 1.
- 8) Pag. 292 del libro di cui al punto 2).
- 9) “Il Quinto Scenario, Atto Secondo” di Claudio Gatti, FuoriScena editore, maggio 2024.
- 10) Entrambe le citazioni, a firma di Giuliano Amato, sono riprese dalla presentazione che si può leggere in apertura del nuovo libro.
- 11) I casi da noi riportati sono contenuti nel capitolo 16 del libro di cui alla nota 9); la citazione è presa dalla pagina 184.
- 12) Circa questo dirottamento, uno dei tanti di quegli anni , dobbiamo ricordare l'eroico comportamento del comandante del volo Michel Bacos. Il 29 giugno 1976, i dirottatori liberarono circa 140 dei passeggeri dell'Airbus, trattenendo almeno 105 cittadini [israeliani](#) ed [ebrei](#). Il comandante Bacos decise che, dal momento che tutti i passeggeri erano sotto la sua responsabilità, non ne avrebbe abbandonato alcuno e sarebbe rimasto con gli ostaggi; tutto l'equipaggio fu solidale con il comandante, rifiutando di partire con un altro aereo dell'Air France, giunto ad Entebbe per portare via gli ostaggi liberati.
- 13) Dalla pagina 335 del libro di cui alla Nota 9)
- 14) Dell'opera del Collegio Peritale Misiti e dei processi penali se ne parla nel capitolo 7 (pagg. 65-75) ove si ritorna sulla storia dei plot, del serbatoio ausiliario sub-alare recuperato nella zona “D” dell'area ricerche, nonché delle sentenze pronunciate dai Tribunali ordinari nei processi civili.

NL 22/2024 31 Maggio 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24 Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24 Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24 Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24 Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24 737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24 E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24 Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24 Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24 Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24 Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24 Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24 Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24 Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24 Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24 Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24 Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24 Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24 La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24 Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24 O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24 Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓	

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it