

# La «strage di Ustica»: una menzogna che si rinnova da 33 anni

di Franco Foresta Martin

*Perchè la definizione «strage di Ustica» ha continuato a essere usata anche quando è risultato evidente che l'isola non ha nulla a che fare con il luogo di abbattimento e caduta del DC9 ?*

*Dopo la sentenza della Cassazione che condanna i ministeri della Difesa e dei Trasporti a risarcire i parenti delle vittime, presentiamo una nostra ricerca sullo scenario geografico in cui si compì la tragedia, un'ipotesi sui motivi della falsa attribuzione, e una proposta di 'adozione'.*

**L**o spunto per queste riflessioni mi viene offerto da una recente (28 gennaio 2013) e rilevante notizia di cronaca giudiziaria: 33 anni dopo il disastro del DC9 Itavia, denominato «I - TIGI», precipitato la sera del 27 giugno 1980 nel Mar Tirreno con 81 persone a bordo (nessuno sopravvisse), la Terza Sezione Civile della Corte Suprema di Cassazione ha condannato i Ministeri della Difesa e dei Trasporti a risarcire i familiari delle vittime per «violazione della norma cautelare» e per aver disatteso «l'obbligo di garantire la sicurezza dei voli»<sup>1</sup>.

La sentenza della Cassazione fa seguito alla condanna già emessa dal giudice di primo grado del Tribunale civile di Palermo nel settembre 2011, ribadita in Appello, ora definitivamente confermata con il rigetto dei ricorsi presentati dalle Amministrazioni dello Stato.

## TEATRO DI COMBATTIMENTO

Da quali pericoli avrebbe dovuto essere garantita la sicurezza del DC9 Itavia? Riferendosi alle cause del disastro, già la sentenza di primo grado del Tribunale Civile di Palermo affermava che: «La sera del 27 giugno, lungo la rotta del DC9 dell'Itavia e nelle ore di effettivo transito di questo velivolo, era in corso un'operazione aerea militare coinvolgente numerosi velivoli in assetto da guerra»<sup>2</sup>. Di conseguenza: «I predetti ministeri avrebbero dovuto garantire l'assenza di ostacoli alla circolazione aerea e/o di altri velivoli lungo la rotta assegnata al DC9, e comunque adottare misure idonee a prevenire l'incidente, ad esempio non autorizzando il decollo del DC9 o il volo sulla solita rotta o assegnando altra rotta»<sup>3</sup>.

Ora, col giudizio della Cassazione del 28 gennaio 2013, dopo 33 anni di istruttorie e procedimenti giudiziari pe-

*Why the definition «Ustica massacre» had been used also after it was clear that the Island has nothing to do with the place of the shooting down and the fall of the DC9?*

*After our High Court Appeal's sentence which orders both the Ministry of Defense and the Ministry of Transport to compensate victims' relatives, we are going to expose our own research about the geographical scenario where the tragedy took place, a theory about the lie, and an 'adoption' proposal.*

## The «Ustica massacre», a 33 years-recurrent lie

by Franco Foresta Martin

**M**y starting point was a recent and breaking legal news story (Jan, 28th 2013): 33 years after the disaster of the DC-9 Itavia, named «I-TIGI», fallen in the evening on Jun, 27th 1980 into the Tyrrhenian Sea with its 81 passengers (no survivors), the



Il DC9 dell'Itavia "I-Tigi" sulla pista dell'aeroporto di Basilea nel 1972. (Concessione del Werner Fischdick archive).

Itavia DC9 "I-TIGI" on the runway at the airport of Basilea in 1972 (thanks to Werner Fischdick archive).

nali e civili, di commissioni d'inchiesta parlamentari, di perizie e controperizie, di condanne, assoluzioni e prescrizioni; non ultimo, di false testimonianze, occultazioni di prove e depistaggi, si perviene ad alcuni risultati conclusivi. Non solo perché viene riconosciuto ai parenti delle vittime il *vulnus* subito a causa dell'imprevidenza delle amministrazioni dello Stato, ma anche perché, per la prima volta in una sentenza inoppugnabile, si consegna la verità giudiziaria su uno dei misteri più impene-trabili della Repubblica Italiana.

Deve considerarsi accertato quanto, in termini di ipotesi, si era sospettato fin dalle prime indagini giudiziarie e parlamentari: quella notte, lungo la rotta del DC9, volavano numerosi aerei militari impegnati in operazioni da combattimento; i vertici dei ministeri competenti lo sapevano e non fecero nulla per sottrarre al pericolo l'aereo civile, il quale fu abbattuto. E, proprio sulle modalità dell'abbattimento, i giudici della Cassazione hanno compiuto un importante passo avanti, affermando che: «E' abbondantemente e congruamente motivata la tesi del missile»<sup>4</sup>.

Tuttavia il mistero è lungi dall'essere completamente svelato: restano ancora senza risposta certa gli interrogativi sulla nazionalità dei mezzi navali ed aerei coinvolti nelle operazioni militari, sulla nazionalità del missile che abbatté il DC9, sulla dinamica dell'abbattimento. A questo proposito, è il caso di ricordare che l'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga (presidente del consiglio all'epoca della strage), dopo un lungo riserbo, nei suoi ultimi anni di vita, rivelò pubblicamente di essere stato informato dai servizi segreti italiani che il DC9 era stato abbattuto per errore da un missile «non a impatto ma a risonanza», lanciato da un caccia appartenente alla marina militare francese. L'attacco mirava a colpire un aereo libico sul quale si pensava viaggiasse l'ex presidente Gheddafi. In realtà, il dittatore libico, avvertito dai nostri servizi segreti, aveva cambiato programma all'ultimo momento, rientrando precipitosamente a Tripoli. Sull'aereo libico c'era soltanto il pilota il quale, per sottrarsi all'attacco del caccia francese, si era nascosto sotto la scia del DC9 e, all'arrivo del missile, aveva repentinamente cambiato traiettoria, facendo diventare l'aereo di linea il bersaglio della micidiale arma<sup>5</sup>.

A seguito delle dichiarazioni di Cossiga, nel giugno 2008, la Procura di Roma ha deciso di aprire una nuova inchiesta, nel corso della quale sono state avanzate quattro richieste di rogatoria internazionale a: Stati Uniti, Francia, Germania e Belgio, con la speranza di ottenere finalmente la verità. Il procedimento è in ancora in corso.

#### PERCHÈ USTICA?

Partendo da queste premesse, desidero chiarire che non è mia intenzione fare un'ennesima ricostruzione del disastro e delle complesse vicende giudiziarie che ne sono seguite, bensì sollecitare un chiarimento su una questione specifica che sta particolarmente a cuore ai cittadini di Ustica.

Perché il nome dell'isola è stato associato alla tragedia? Perché la definizione «strage di Ustica» ha conti-



Il relitto del DC9 ricomposto nel Museo della Memoria della Strage a Bologna.

DC9 wrecks recasted at the Massacre Memory Museum in Bologna.

Third Civil Section of the High Court of Appeal ordered both the Ministry of Defense and the Ministry of Transport to compensate victims' relatives with the accuse of neglecting of «the duty of guarantee the flight's safety»<sup>1</sup>.

This sentence of the High Court follows the conviction still sentenced by the first grade judge of the Civil Court of Palermo on Sep 2011, confirmed in Appeal, now definitely confirmed rejecting the appeal filed by Statal Administrations.

#### SCENARIO

Which dangers had the DC9 Itavia safety to be guaranteed from? Concerning to the causes of the disaster, still the first grade sentence of the Civil Court of Palermo stated: «In the evening of Jun, 27th, along the route of the DC9 Itavia and during its actual flight, there was a military operation which involved many under arms aircrafts»<sup>2</sup>. So: «The above mentioned Ministry would have to guarantee the absence of any kind of obstacle to the air circulation along the scheduled DC9 route and, however, adopt adequate measures in order to prevent the accident, for example forbidding the taking off of the DC9, or changing its air route or assigning it a new one»<sup>3</sup>.

Now, with the High Court judgement on Jun, 28th 2013, after 33 years of preliminary investigations, civil and penal trials, parliamentary boards of inquiry, legal reports, convictions, discharges and statute of limitations; not least, false witnesses, proof cover-ups and throwing off tack, there is finally a result. Not only because it's given recognition to victim's relatives of the *vulnus* undergone because of the public administrations improvidence, but also because, an incontrovertible sentence gives the legal truth about one of the most enigmatic mystery of the Italian Republic for the first time.

It has been considered as established what was suspected even from the first legal and parliamentary investigations: that night, along the DC9 route, flew a lot of military aircrafts involved in fight operations; in charge Ministeries' top hierarchies knew it and they did nothing to get the civil plane out of danger, so it was

nuato ad essere usata anche quando è risultato evidente che l'isola, geograficamente parlando, non ha nulla a che vedere con il luogo di abbattimento e di caduta del DC9 ?

Ancora oggi, molti di coloro i quali trattano questa pagina oscura della nostra aviazione attraverso articoli, saggi, inchieste, servizi televisivi e finanche opere teatrali, ripetono acriticamente che l'aereo scomparve «nei cieli di Ustica», che precipitò «sulla verticale dell'isola di Ustica», che i suoi rottami furono trovati «nelle acque di Ustica». Ancora oggi, in articoli e inchieste si leggono cifre relative alle distanze tra il punto di abbattimento dell'aereo in volo o di recupero in mare del suo relitto e l'isola di Ustica destituite di fondamento.

Allora tentiamo di definire, documenti alla mano, lo scenario geografico in cui si compì la tragedia, sia al momento dell'abbattimento del DC9, sia nelle fasi di recupero dei suoi rottami galleggianti in mare e poi del suo relitto sul fondo del Tirreno.

#### ULTIMA POSIZIONE NOTA

La notte di quel lontano 27 giugno 1980, quando l'aereo proveniente da Bologna e diretto a Palermo, alcuni minuti dopo avere sorvolato l'isola di Ponza, interruppe improvvisamente le sue comunicazioni radio e sparì dagli schermi radar, i controllori di volo cercarono di determinare le coordinate corrispondenti agli ultimi segnali registrati, allo scopo di indirizzare le ricerche e i soccorsi. Ma non fu un lavoro facile: le tracce strumentali del DC9 erano poco chiare e mischiate a una molteplicità di segnali che denotavano la presenza di altri velivoli vicini.

In un primo momento, come si legge negli atti della Commissione parlamentare Gualtieri, l'ultimo «punto noto» del DC9 fu considerato il contatto radio con «Roma-Controllo» delle 20,57', riferibile alle coordinate geografiche 40°12'N, 13°01'E, quando il pilota comunicò di trovarsi al punto *Alpha* dell'aerovia *Ambra 13*, a un'altezza di 25.000 piedi (circa 7.620 m). Poi, nel corso della notte, si decise di dare maggior credito alle ultime immagini radar generate dal transponder di bordo e registrate dal centro di Roma-Ciampino alle ore 20,59'45'', associabili alle coordinate 39°35'N, 13°04' E<sup>6</sup>. In seguito a più accurate stime, la posizione relativa all'ultimo segnale del transponder è stata ulteriormente rifinita, spostandola una ventina di km più a Nord, sicché essa risulta associata alle coordinate 39°43'N, 12°55' E<sup>7</sup>.

La prima domanda che mi sono posto è se l'incertezza iniziale sulla posizione in volo occupata dall'aereo al momento del disastro possa aver portato all'equivoco della sua localizzazione a Ustica o negli immediati dintorni. La risposta è negativa. Infatti, se riportiamo su una carta geografica le coordinate relative al contatto radio delle 20,57 e all'ultima *battuta* radar delle 20,59' 45'', otteniamo un segmento di una sessantina di km che rappresenta la traccia degli ultimi due minuti e quarantacinque secondi di vita dell'aereo. Tale segmento, come si può facilmente verificare, si colloca in una posizione mediana rispetto alla congiungente Ponza-Ustica, in pieno Tirreno Centrale<sup>8</sup>.

shot down. And, just about the course of action, the High Court judges have taken an important step forward, saying: «*The theory of a rocket is profusely and adequately accounted for*»<sup>4</sup>.

However the mystery is far from a total solution: questions about the nationality of ships and aircrafts involved in the military operations, about the nationality of the rocket which shot down the DC9, about the course of events, are still open. By the way, about this topic the ex-president of the Italian Republic Francesco Cossiga (who was the premier, back then), after a long strict silence, in the last years of his life, spilled out that he was told by the secret services that the DC9 was shot down by mistake by a rocket, fired by an aircraft belonging to the French Navy. The attack was against a Lybian aircraft which is thought to carry the ex-President Gheddafi. Actually, the Lybian dictator, informed by our intelligence, had changed his mind at the last minute, coming back very quickly to Tripoli. On board of the Lybian plane there was only the pilot who, in order to escape from the French aircraft attack, hid himself in the wake of the DC9 and suddenly changed his flight path, when the rocket had come, so the airplane had become the target of the lethal weapon<sup>5</sup>.

After Cossiga's statement, in Jun 2008, the Prosecutor Office of Rome began a new investigation with four international letters rogatory to: United States, France, Germany and Belgium, hoping to have the truth, finally. The trial is still in progress.

#### WHY USTICA?

Whereas, I wish to explain I'm not going to reconstruct the disaster and the complexity of the following trials once more, but I wish to clarify a specific topic very close to Usticians' hearts.

Why the Island name was connected with the tragedy? Why the definition «*Ustica massacre*» had been used also after it was clear that the Island has, almost geographically, nothing to do with the place of the shooting down and the fall of the DC9?

Even now, many of those who deal with this dark page of our air force in features, essays, investigations, TV inquiries and even dramas, repeat with no question that the plane disappeared «*in the sky of Ustica*», that it fell down «*on the perpendicular axis of the Island of Ustica*», that its wrecks were found «*into the sea of Ustica*». Even now, within features and investigations you could read meaningless figures about distances between the Island of Ustica and the in flight crashing point or the place of wreck recruitment from the sea.

So we'll try to define, with the help of documents, the geographical scenario which the tragedy took place in, either when the DC9 was shot down or during the recruitment of its floating scraps and, then, its wreck on the Tyrrhenian bottom.

#### LAST KNOWN POSITION

That far Jun, 27th 1980 night, when the airplane scheduled from Bologna to Palermo, few minutes after flying over the Island of Ponza, suddenly stopped its radio life



Si può calcolare che l'estremità nord di questo segmento, quella corrispondente alla comunicazione radio delle 20,57, presenta le seguenti distanze geodetiche rispetto alle località di terraferma relativamente più vicine<sup>9</sup>:

- VENTOTENE, km 73
- PONZA, km 77
- ISCHIA, km 96
- CAPRI, km 110
- USTICA, km 167

L'estremità sud del segmento in esame, corrispondente all'ultimo segnale radar delle 20,59 45" -verosimilmente il punto in cui l'aereo, dopo essere stato colpito, subisce il *blackout* elettrico, interrompe i segnali radio e precipita, a pezzi, verso il Tirreno-, ha le seguenti distanze geodetiche rispetto alle località relativamente più prossime:

- USTICA, km 116
- VENTOTENE, km 127
- PONZA, km 131
- ISCHIA, km 139
- CAPRI, km 144

Insomma, se un equivoco poteva sorgere all'inizio doveva essere relativo all'ipotesi che l'aereo fosse precipitato molto più vicino a Ventotene e a Ponza che non Ustica. Superata la confusione iniziale, comunque, è apparso evidente ai controllori di volo e all'apparato dei soccorsi che il disastro era avvenuto almeno 115 km a Nord dell'isola di Ustica, in una zona a metà strada fra le isole Ponziane e Ustica, dove effettivamente furono indirizzate le ricerche. Da questa consapevolezza non poteva certo nascere l'equivoco che il disastro si fosse consumato nello spazio aereo sopra l'isola di Ustica.

#### I ROTTAMI GALLEGGIANTI

Oltre al punto in cui l'aereo precipitò nel Tirreno, ci sono altre posizioni rilevanti da mettere bene a fuoco al fine di avere un quadro geografico completo del disastro: quelle relative alla localizzazione dei relitti in mare.

Forse a causa dell'iniziale incertezza sulla posizione di scomparsa del DC9, sicuramente anche per le sfavore-

*L'imprecisione delle infografiche. Il luogo di caduta del DC9 Itavia continua a essere indicato a Ustica o nei suoi pressi, nonostante nei documenti ufficiali, ormai da decenni, siano riportate le coordinate che indicano una zona distante da Ustica oltre 110 km.*

*Inaccuracy of schematic pictures. DC9 Itavia crashing place has still been pointing out at Ustica or nearby, although in the official documents it has been specified far from Ustica more than 110 km since decades.*

line and disappeared from the radar screen, the air-traffic controllers tried to set the last signal coordinates in order to send assistance and researches. But it was difficult: the instrumental tracks of the DC9 were unclear and mixed with lot of signals which revealed the presence of other nearby planes.

At a first quest, as it is written in the Acts of Gualtieri's Parliamentary Commission, the last «known position» of the DC9 was considered the radio contact with «Rome-Control» at 20,57', that is the geographical coordinates 40°12'N, 13°01'E, when the pilot set his position at the Alpha point of the air path Ambra 13, at an altitude of 25.000 feet (about 7.620 m). Then, during the night, it was resolved to give some more credits to the last radar pictures from the on board transponder and recorded by the center of Rome-Ciampino at 20,59'45"p.m., that is to say at coordinates 39°35'N, 13°04' E<sup>6</sup>. After more accurate valuation, a more defined position stated by the last transponder signal was shifted a 20 km further towards North, so it is associated to the coordinates 39°43'N, 12°55' E<sup>7</sup>.

My first question has been if the initial uncertainty about the in flight airplane position at the disaster moment could lead to the misunderstanding of its location over Ustica or very close to it. The answer is no. Indeed, if we plot on a geographic map the radio contact coordinates at 20,57 p.m. and the last radar signal at 20,59' 45", we get a 60 km segment which displays the track of the last two minutes and 45 seconds of the airplane life. That segment, as easy provable, is set in an average position to the line Ponza-Ustica, in the middle of the Tyrrhenian Sea<sup>8</sup>.

*Gli ultimi minuti di volo del DC9 Itavia (segmento verticale rosso), prima dell'abbattimento nel Mar Tirreno. Il rettangolo giallo indica l'area di massima concentrazione dei resti galleggianti. Il rettangolo più piccolo verde, l'area in cui è stato trovato il relitto nella piana abissale, a circa 3.600 metri di profondità (Google Map, modificata).*

*The last minute of the DC9 Itavia flight (vertical red segment), before its shooting down in the Tyrrhenian Sea. The yellow rectangle points out the place where the most of the floating wrecks were found. The smaller green rectangle points out where the wreck was found on the abyssal level, about 3.600 meters deep (Google Map, mod.).*

voli condizioni meteo-marittime, caratterizzate da venti da NW, mari mossi e foschia, e forse anche per altri inconfessabili motivi, sta di fatto che le ricerche navali ed aeree furono tardive. Gli elicotteri decollarono a partire dalle 22, un'ora dopo la scomparsa del velivolo; i mezzi navali salparono ancora più tardi, a partire dalle 23,30. Nessuna delle missioni di ricognizione notturna ebbe esito positivo<sup>10</sup>.

La prima localizzazione di alcuni rottami avvenne soltanto la mattina seguente, alle 7,12 (oltre dieci ore dopo il disastro) con l'avvistamento, da parte di un elicottero, di una macchia oleosa e di alcuni frammenti galleggianti, in una zona corrispondente alle coordinate 39°49'N, 12°55' E<sup>11</sup>.

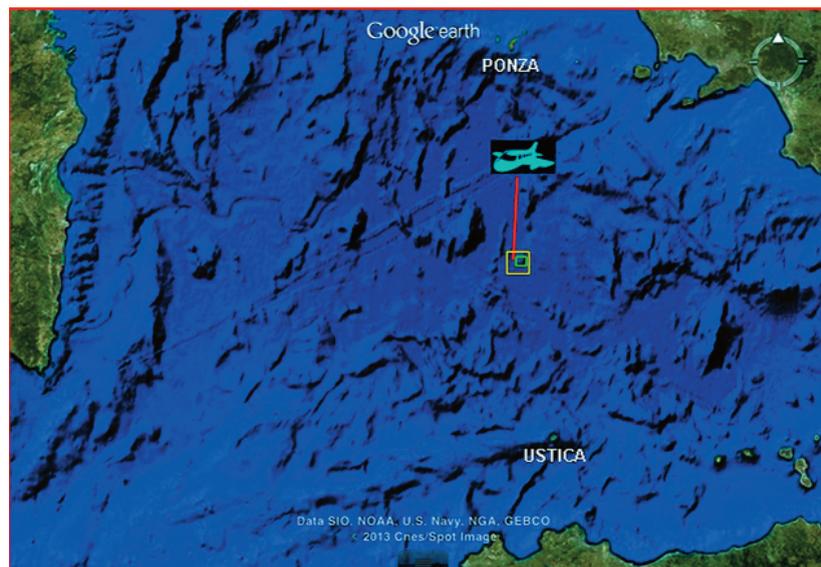
Il tragico recupero di 38 salme intere, di un frammento anatomico riconosciuto, di altri resti anatomici non identificabili, di parti dell'aereo e degli effetti personali dei suoi occupanti, proseguì nelle ore e nei giorni successivi, in una vasta area del Tirreno Centrale in cui i venti e le correnti marine avevano, nel frattempo, sparpagliato quella congerie di reliquie. Il mare non avrebbe mai più restituito i corpi dei 42 dispersi<sup>12</sup>.

Sulla base degli elenchi dei «*relitti e reperti*» e della loro localizzazione geografica riportati nella Sentenza-Ordinanza del giudice Rosario Priore<sup>13</sup>, ho potuto ricostruire l'area in cui risultava concentrata la maggior parte dei resti galleggianti al momento del ritrovamento, nei due giorni successivi al disastro. Si tratta di uno specchio di mare delimitato dalle latitudini geografiche 39° 50'N – 39° 30'N e dalle longitudini 12° 50'E – 13° 10'E. A conti fatti, un rettangolo di circa 28 x 37 km (la dimensione maggiore è lungo il meridiano) il cui punto centrale cade alcuni km a Sud-Est rispetto al punto dell'ultimo segnale radar; quindi in accordo con la dispersione operata dai venti prevalenti dal Nord-Ovest. Altri rottami furono recuperati al di fuori dell'area di massima concentrazione.

Si può calcolare che l'area di massima concentrazione dei resti galleggianti del DC9 si trovava circa 110 km a Nord di Ustica: una distanza che non permette di affermare che i rottami dell'aereo furono recuperati «*nelle acque*» dell'isola.

#### I ROTTAMI INABISSATI

Molto più tempo fu necessario per rintracciare e ripescare, da un abisso del Mar Tirreno a circa 3.600 metri di



At the moment of the radio communication at 20,57, we can calculate the geodetic distance of the northern end of that segment from the quite next mainland places<sup>9</sup>:

- VENTOTENE, km 73
- PONZA, km 77
- ISCHIA, km 96
- CAPRI, km 110
- USTICA, km 167

The southern end of that segment, corresponding to the last radar signal at 20,59 45" - most likely the point when the plane, after being shot down, suffered its electric blackout, stopped its radio signals and fell down, in pieces, in the Tyrrhenian Sea - is at those geodetic distances from the quite next places:

- USTICA, km 116
- VENTOTENE, km 127
- PONZA, km 131
- ISCHIA, km 139
- CAPRI, km 144

Hence, if a misunderstanding had been arisen in the beginning, it would have been about the theory that the plane had fallen down closer to Ventotene and Ponza than to Ustica. However, beyond the initial chaos, was quite clear to the flight controllers and to the emergency services that the disaster happened at least at 115 km northern than Ustica, halfway from the Islands of Ponza and Ustica, where actually the researches were directed. Becoming aware of this, the misunderstanding that the disaster could be consumed in the air path upon the Island of Ustica has no reason to be considered.

#### THE FLOATING WRECKS

Beyond the point where the plane fell down in the Tyrrhenian Sea, there are significant positions to be focus on, in order to have a complete geographic picture of the disaster: the positions of the wrecks in the sea.

As a matter of fact, marine and air researches were late, perhaps because of the initial uncertainty about the disappearing position of the DC9, because of the bad sea and weather conditions, with winds blowing from NW, slight sea and fog, and perhaps because of any other un-

profondità, i rottami affondati del DC9. A causa di difficoltà tecniche ed economiche, trascorsero tra 7 e 11 anni prima di poter dare corso a due distinte campagne di recupero: la prima effettuata nel biennio 1987-88 a cura della compagnia francese *Ifremer*; la seconda nel 1991 affidata alla britannica *Wimpol*. Le principali parti del relitto furono ritrovate in una zona delimitata dai paralleli 39° 41' N - 39° 43' N e dai meridiani 13°01' E - 13°04' E. Erano parti della fusoliera e della cabina di pilotaggio, i due reattori, le ali, i carrelli, la porta principale dell'aeromobile, la porta del vano cargo anteriore, la coda con i relativi piani alari, la scatola nera e il registratore delle comunicazioni radio, bagagli vari<sup>14</sup>.

A conti fatti, l'area del ritrovamento occupa una trentina di km quadrati (per l'esattezza, 5 x 6 km, con il lato maggiore lungo il meridiano); la parte centrale si trova una dozzina di km a Est rispetto alla posizione dell'ultimo contatto radar. Anche in questo caso è facile calcolare la distanza fra l'area di giacitura dei pezzi in fondo al mare e l'isola di Ustica: circa 115 km. Una distanza tale da non permettere di attribuire geograficamente all'isola il luogo di inabissamento del velivolo.

#### LA CADUTA

Rileggendo, a distanza di tanti anni, le pagine delle perizie allegate ai vari procedimenti giudiziari, è interessante notare come fin dalla metà degli anni '90, grazie al recupero e alle analisi effettuate sui vari pezzi del DC9, era stato possibile ricostruire la dinamica del disastro e si accumulavano gli indizi a favore della tesi dell'abbattimento dell'aereo da parte di un missile.

Fino al momento dell'incidente il volo era stato regolare, i motori e i sistemi di bordo funzionavano perfettamente, l'aereo volava nella rotta prestabilita. Poi ci fu un'improvvisa «*decompressione esplosiva*», attribuibile non ad una causa interna, come per anni hanno sostenuto alcune parti favorevoli all'ipotesi della bomba piazzata nella toilette posteriore dell'aereo, bensì a una causa esterna: l'esplosione di un missile che lacerò la parte anteriore destra dell'aereo. Da quel momento si verificarono, in stretta sequenza: la caduta repentina della pressione artificiale della cabina; il *blackout* del sistema di alimentazione elettrica; il collasso di tutti i sistemi vitali del velivolo; il blocco dei motori. L'atmosfera fredda e rarefatta dell'alta quota si sostituì in un attimo a quella artificiale della cabina: i passeggeri, per la mancanza di ossigeno, la depressurizzazione e il gelo improvvisi, persero i sensi<sup>15</sup>.

L'onda d'urto provocata dal missile avviò anche il processo di frammentazione in volo del DC9. Sembra che per primo si sia staccato il motore destro, seguito quasi immediatamente dal motore sinistro, dalla parte finale della fusoliera e dalla parte estrema dell'ala sinistra. La fusoliera si squarciò in più parti e molti dei passeggeri furono sbalzati fuori. I grappoli dei rottami precipitarono da oltre settemila metri di quota prendendo ognuno la sua traiettoria: i motori più pesanti quasi in verticale, sfrecciando a duecento metri al secondo; le parti che offrivano maggiore resistenza all'aria, più lentamente, volteggiando e allontanandosi

mentionable facts too. Helicopters took off from 10:00 p.m., an hour later the plane vanishing; ships sailed much later, from 11:30 p.m. No reconnaissance mission was positive<sup>10</sup>.

The first wrecks were discovered only the next morning, about 7,12 a.m. (more than ten hours after the disaster) when a helicopter noticed an oil spot and some floating scraps, at coordinates 39°49'N, 12°55' E<sup>11</sup>.

The tragic rescue of 38 whole corpses, an identified body part, many unidentifiable other body parts, airplane parts and its passengers' personal objects, went on during the next hours and days, in a huge Central Tyrrhenian area, where meanwhile winds and streams had scattered that heap. The 42 missing bodies would have never been found<sup>12</sup>.

Based on «*wrecks and finds*» lists and on their geographic localization quoted by the judge Rosario Priore's Sentence-Warrant<sup>13</sup>, I was able to recreate the area where the most of the floating wrecks were found, during the two days after the disaster. It is a sea stretch between the geographic latitudes 39° 50'N - 39° 30'N and longitudes 12° 50'E - 13° 10'E. As a matter of fact, it's a rectangle of about 28 x 37km (the longest side is along the meridian) whose central point occurs some kilometers South-East compared to the last radar signal; so according to the scattering caused by the main North-West winds [FIG.]. Other wrecks were rescued out of the most populated scrap area.

It has been calculated that the area with the highest concentration of the DC9 floating wrecks was found at about 110 km North of Ustica: according to such a distance, it can't be said the plane wrecks had been rescued "in the Island sea".

#### THE SUNK WRECKS

Much more time was spent to track and rescue the sunk wrecks of the DC9, from a Tyrrhenian abyss about 3.600 metres deep. Because of some technical and financial difficulties, it had been taken between 7 and 11 years before starting two rescue missions: the first one was in 1987-88 by the French company *Ifremer*; the second one in 1991 by the British *Wimpol*. The main parts of the wreck were found in the area defined by the parallels 39° 41' N - 39° 43' N and the meridians 13°01' E - 13°04' E. They were fuselage and cockpit parts, the two reaction engines, the wings, the landing gears, the main door of the airplane, the door of the front hold compartment, the tail with its wing planes, the flight recorder and the radio communication recorder, some pieces of baggage<sup>14</sup>. According to such a distance it can't be said the island was the geographical place where the plane sank.

#### THE FALL

After so many years, going over the legal reports of that time, it has been interesting to notice how the disaster dynamics could be rebuilt, since the half of the Nineties, thanks to the rescue and the analysis of the pieces of the DC9 and how the evidence of the theory that the plane was shot down by a rocket was piling up.

Until the moment of the accident the flight was regu-

reciprocamente<sup>16</sup>.

Dopo circa un minuto di caduta libera, rottami dell'aereo, persone e cose passarono dal buio della notte a quello degli abissi. Nessuno, sotto il cielo di Ustica, fu testimone di quel dramma: troppo lontano era lo scenario in cui si era compiuto lo scempio dell'aereo affinché un osservatore posizionato nell'isola potesse scorgere alcunché.

#### TRA SEMANTICA E LOGICA

Per quanto le frasi, tuttora ricorrenti, del disastro avvenuto «*nei cieli di Ustica*» e dell'aereo precipitato «*nelle acque di Ustica*» appaiano più simboliche, suggerite da un mix di suggestioni e di cattive informazioni, che descrittive della realtà effettuale, non è superfluo chiedersi in quale misura esse contraddicano la verità e la logica.

Un evento appartiene al cielo di una località o per vicinanza relativa o per osservabilità. Possiamo affermare che un uccello a bassa quota o un aereo più in alto attraversano il nostro cielo se passano, più o meno, sopra di noi, non importa a quale altezza. Allo stesso modo riguarda il nostro cielo l'apparizione di una cometa, anche se distante milioni di km dalla Terra, purché si renda visibile nella nostra sfera celeste.

Il DC9 non arrivò a volare sopra il cielo di Ustica perché fu abbattuto oltre 115 km a settentrione dell'isola. In linea puramente teorica, da quali località dell'Italia sarebbe stato possibile vederlo? Per saperlo, dal punto dell'ultimo contatto radar, a 7.620 metri d'altezza, bisogna proiettare le tangenti alla sfera terrestre. I punti di tangenza disegnano, sulla superficie della Terra, una circonferenza che abbraccia tutte le località dalle quali è possibile scorgere l'aereo in volo; al di là della circonferenza, sarebbe la stessa curvatura della Terra a impedire la vista dell'aereo. A conti fatti, nel caso del DC9, il raggio di questa circonferenza è di circa 300 km e intercetta gran parte dell'Italia Centro-Meridionale<sup>17</sup>. Dunque, il disastro del DC9, teoricamente parlando, potrebbe appartenere allo stesso modo ai cieli di Roma, L'Aquila, Napoli, Reggio Calabria, Messina, Agrigento, Palermo, Nuoro e, ovviamente, del Mar Tirreno Centro-Meridionale e delle sue isole. Ma, nella pratica, la visibilità del disastro sarebbe fortemente condizionata da due fattori: la luminosità intrinseca del fenomeno e la trasparenza atmosferica. In quella notte di visibilità ridotta per le avverse condizioni meteorologiche, in pratica, nessun osservatore terrestre avrebbe potuto vedere a occhio nudo il bagliore che accompagnò l'impatto dell'aereo col missile.

In modo analogo si può tentare di capire quando è accettabile affermare che un oggetto in mare occupa le acque di una località data. In questo caso possiamo ricorrere a una definizione giuridica e a una squisitamente fisica. La definizione giuridica fa riferimento alla *Convenzione internazionale di Montego Bay* (1982) che ha stabilito entro 12 miglia nautiche (circa 22,2 km) dalla linea di base costiera il limite delle acque territoriali; e per altre 12 miglia nautiche in avanti la cosiddetta zona contigua<sup>18</sup>. Insomma, per il diritto internazionale, oltre 22,2 km dalla costa non si può parlare di appartenenza del

lar, the engines and the board instruments worked perfectly, the airplane flew along its correct air path. Then there was a sudden «*explosive decompression*», not originated from the inside, like the supporters of the bomb-in-the-rear-lavatory theory said for years, rather due to an exogen cause: the explosion of a rocket which tore apart the front right side of the plane. From this moment on, what happened was, in sequence: the sudden fall down of the artificial pressure in the cockpit; the electric blackout; the collapse of every vital functions of the plane; the engines stop. The rarefied cold atmosphere at high altitude in a heartbeat substituted the cockpit's artificial one: passengers passed out, due to the lack of oxygen, the depressurization and the sudden bitter cold<sup>15</sup>.

The blast wave caused by the rocket got the DC9 to tear into pieces in flight. It seems that the first part to detach was the right engine, quite immediately followed by the left one, the final part of the fuselage and the further part of the left wing. The fuselage ripped up more than once and many passengers were shot out. The wreck grapes fell down from over 7.000 meters each one following its own path: the heaviest engines almost vertically, whizzed by at 200 meters per second; the more air resistant parts, more slowly, twirling and drifting apart from each other<sup>16</sup>.

After about a minute of free fall, the plane wrecks, people and things passed from the night darkness to the abyss one. None, under the sky of Ustica, witnessed that tragedy: the scenario of the plane massacre was too far to be seen by anyone standing on the Island.

#### BETWEEN SEMANTICS AND LOGIC

Although the sentences about the disaster «in the sky of Ustica» and the plane fell down «in the sea of Ustica» are nowadays recurrent too, they look more symbolic than descriptive of reality, evoked by a mix of suggestions and bad informations; but it's not redundant wondering how much they deny logic and truth.

A fact belongs to the sky over a certain place for proximity or for observation. We can say that a bird at low altitude or a plane higher are going through our sky if they pass, more or less, over us, no matter which their altitude is. In the same way we can speak about a comet, even if its distance is calculated in million kilometers from the Earth, as long as it is visible in our sky.

The DC9 did not fly over the sky of Ustica because it was shot down 115 km North of the Island. Theoretically, from where, in Italy, someone would have seen it? To know that, from the last radar contact point, at an altitude of 7.620 meters, we must project the tangents to the Earth. The tangent points sketch a circle on the Earth surface which involves every place where you can see the flying plane from; beyond the circle, the Earth curvature itself hides the plane. As a matter of fact, in the case of the DC9, the radius of that circumference is about 300 km and it intercepts the most of Central and Southern Italy<sup>17</sup>. So, the disaster of the DC9, theoretically speaking, would belong equally to the skies of Rome, L'Aquila, Naples, Reggio Calabria, Messina, Agrigento, Palermo, Nuoro and, of course, of the Central-Southern

mare a un dato territorio; e oltre e 45 km neppure di competenza territoriale sulle acque.

Se però, al di là delle norme internazionali, dovessimo rispondere alla domanda: dove finisce, in pratica, il mare di Ustica direttamente osservabile dall'isola? Allora dovremmo ricorrere alla geografia fisica, in particolare al concetto di distanza della linea dell'orizzonte. Volendo abbracciare tutto il mare visibile da Ustica, bisognerebbe andare sul più alto rilievo dell'isola e, con un giro d'orizzonte, spingere lo sguardo fino al limite in cui lo permette la curvatura della Terra. Prima di quel limite, condizioni atmosferiche permettendo, potremmo scorgere gli oggetti che galleggiano sull'acqua; oltre quel limite, niente, neppure con l'ausilio di un potente cannocchiale. Si può calcolare che dalla cima del *Monte Guardia dei Turchi* (248 metri s.l.m.), il più elevato e centrale rilievo dell'isola, il mare delimitato dalla linea dell'orizzonte si trova entro un raggio di una cinquantina di km<sup>19</sup>.

Né in punto di diritto, né di fatto ha senso affermare che il relitto dell'aereo precipitò o fu recuperato nelle acque di Ustica.

#### QUELLA NOTTE AL VILLAGGIO DI SPALMATORE<sup>20</sup>

L'estate aveva fatto il suo ingresso ufficiale da una settimana, ma quell'anno il tempo meteorologico sembrava non rispettare il calendario. C'erano raffiche di vento umido da occidente, la temperatura si manteneva sotto la media, il mare era mosso e nuvoloni scuri di passaggio nascondevano, a tratti, la luna piena. Era la notte di venerdì 27 giugno del 1980, verso le 22. Gli spettatori si stringevano nelle giacche e nei foulard, nell'anfiteatro all'aperto del Villaggio turistico di Punta Spalmatore a Ustica, e ridevano di cuore alle battute degli attori comici del teatro Bagaglino. Come ogni anno, da 22 anni, a Ustica si celebrava la Rassegna Internazionale delle Attività Subacquee, una manifestazione che premiava con i «Tridenti d'oro» illustri sportivi, esploratori, ricercatori, scrittori e artisti, meritevoli di aver dedicato la loro attività professionale al mare.

Nelle prime file dell'anfiteatro, autorità istituzionali, ospiti d'onore, giornalisti. C'erano: il ministro della Marina Mercantile Nicola Signorello, accompagnato da alte cariche della Marina Militare; il prefetto di Palermo con vari funzionari del ministero dell'Interno; il sindaco di Ustica Filippo Vassallo; dirigenti e tecnici del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR). Questi ultimi erano arrivati alcune ore prima a bordo della *Bannock*, una motonave costruita negli anni '40 negli Stati Uniti come rimorchiatore d'alto mare, poi acquistata dal CNR e trasformata in nave di ricerca oceanografica. Fra i membri scientifici dell'equipaggio, il professor Paolo Colantoni, geologo, oceanologo, venuto a Ustica per ritirare l'ambito premio, in una pausa tra una campagna di esplorazioni e l'altra, nel Mediterraneo.

Lo spettacolo non era iniziato da molto, quando il dottor Lucio Messina, direttore dell'Ente Provinciale del Turismo di Palermo e responsabile organizzativo della Rassegna, fu chiamato a recarsi d'urgenza presso il centralino telefonico del Villaggio (a quei tempi non c'erano

Tyrrhenian Sea and its islands. But, practically, two factors would highly influence the visibility of the disaster: the inner brightness of the phenomenon and the transparency of the atmosphere. That night the visibility was very short due to the bad weather, actually no observer on the ground would have seen to the naked eye the flash of the explosion when the rocket hit the plane.

In the same way we could try to understand when we can say that an object in the sea belong to a definite place water. So we can use a legal definition and a pretty physical one. The first one refers to the *International Convention of Montego Bay* (1982) which stated the limit of the territorial sea in 12 miles (about 22,2 km) from the basic coastal line; and the contiguous zone in 12 miles beyond it<sup>18</sup>. Hence, under the international law, beyond 22,2 km from the coast that sea is not owned by a definite place; and beyond 45 km there is no territory competence over it, either.

But, beyond the international laws, what about the question: where actually the visible sea from Ustica finishes? Then we should turn to physical geography, especially to the concept of the distance of the sea line. To include the whole visible sea from Ustica, you would go on the top of the highest mountain of the island and, with your sight on the sea line, try to look beyond the Earth curvature. Before that line, if the weather conditions allow to, we could see floating objects; beyond it, nothing, even using a powerful telescope. You can calculate that, from the top of *Mount Guardia dei Turchi* (248 meters above sea level), the highest and most central mountain of the Island, the part of the sea localized by the sea line is less than 50 km.<sup>19</sup>.

Either by law or as a matter of fact, there is no point to state that the plane wreck fell down or was rescued in the sea of Ustica.

#### THAT NIGHT, AT THE SPALMATORE VILLAGE<sup>20</sup>

Summer has been officially exploded for a week, but that year the weather didn't follow the calendar. There were gusts of humid Western wind, temperature was under the average, the sea was slight and black big clouds hid the full moon, sometimes. It was Friday night Jun, 27th 1980, at about 10 p.m. Viewers got closer in their coats and scarfs, at the Punta Spalmatore Village amphitheatre, laughing at comedians' jokes of the Bagaglino theatre. As usual for 22 years, Ustica has been celebrating the Scuba Activities International Panel, an event which awarded the «Golden Pitchfork» to eminent sportsmen, explorers, researchers, writers and artists whose professional career was dedicated to the sea.

Institutional authorities, guests of honor, journalists were seating at ringside seats. There were: the Minister of Merchant Navy Nicola Signorello, escorted by the Military Navy high hierarchies; the Prefect of Palermo with some officials of the Ministry of Internal Affairs; the Mayor of Ustica Filippo Vassallo; officials and technicians of the Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR). These one in particular had been coming hours before on board of the *Bannock*, a motor vessel built in the United States in the Forties as deep-sea tugboat, then bought

*Le nave oceanografica del CNR 'Bannock' che partì da Ustica la notte del disastro, con a bordo il professor Colantoni. La mattina seguente, dopo varie deviazioni imposte alla rotta della nave, Colantoni si tuffò in mare e recuperò un frammento del relitto aereo.*

*The CNR oceanographic "Bannock" which sailed from Ustica the night of the disaster, with professor Colantoni on board. The next morning, after many diversions from the route, Colantoni plunged in the sea rescuing a piece of the plane wreck.*



i cellulari). Al ritorno, salì sul palcoscenico, chiedendo scusa agli attori e al pubblico per l'interruzione, e visibilmente sconvolto, riferì di avere ricevuto dal Ministero degli Interni la notizia che l'aereo Itavia Bologna-Palermo era precipitato in mare, forse non lontano dall'isola. Si richiedeva che il ministro, il prefetto, il comandante del Porto di Palermo e gli altri militari presenti rientrassero immediatamente nelle rispettive sedi per contribuire alle operazioni di soccorso. C'era la speranza che l'aereo avesse compiuto un ammaraggio d'emergenza e che ci fossero superstiti da trarre in salvo. L'appello a rendersi immediatamente disponibile per le ricerche in mare fu esteso all'equipaggio della *Bannock*. Le autorità civili e militari furono prelevate dagli elicotteri. La nave oceanografica del CNR salpò in piena notte, contemporaneamente alle motovedette della Capitaneria di Porto e della Guardia di Finanza di stanza a Ustica, alla ricerca di eventuali naufraghi.

#### IL PEREGRINARE DELLA *BANNOCK*<sup>21</sup>

La *Bannock* riceveva via radio, dal comando marittimo, le istruzioni sulla rotta da seguire, più o meno verso Nord, per raggiungere il luogo del disastro. Nonostante il mare fosse molto agitato, il professor Colantoni rimase in plancia, accanto al comandante, a scrutare le onde, per ore, senza rilevare alcuna traccia di rottami né di vita. Dopo oltre tre ore di navigazione, quando sembrava che la nave fosse ormai vicina al presunto luogo di caduta dell'aereo, arrivò, sempre via radio, un comando inaspettato: abbandonare la zona e volgere la prua a Ovest, verso la Sardegna. A Colantoni suonò molto strano: il professore, nelle testimonianze rese ai giudici su quella drammatica avventura, ha avanzato il sospetto che la *Bannock*, all'inizio, sia stata volutamente allontanata dal luogo degli eventi. Colantoni non poté fare a meno di collegare quell'improvvisa deviazione con quanto era avvenuto il giorno prima, durante il viaggio di avvicinamento della *Bannock* a Ustica, quando aveva chiesto alle autorità marittime, tramite il comandante, il permesso di sostare in pieno Tirreno per un'osservazione scientifica dei fondali, ma aveva ricevuto un diniego con la motivazione che l'attività di ricerca scientifica avrebbe interferito con altre operazioni in corso. Quali operazioni? Col senno di poi, le operazioni militari che precedettero l'abbattimento del DC9!

Alle prime luci del giorno la *Bannock* fu dirottata di nuovo, stavolta verso Nord-Est, in un tratto di mare prossimo alla rotta del traghetto Civitavecchia-Olbia in

by the CNR to be transformed in an oceanographic research ship. Among the scientific crew, there was Professor Paolo Colantoni, geologist, expert in oceanology, came to Ustica to get the coveted prize, during a stop of his exploration missions in the Mediterranean Sea.

The show hadn't been started for a long time, when Dr Lucio Messina, director of the Provincial Institute for Tourism of Palermo and chief organizer of the Panel, had been called to the Village telephone exchange urgently (no cell phones, back then). Getting back, apologizing to actors and viewers for the break, conspicuously shocked, from the stage he said the Minister of the Internal Affairs reported that the plane Itavia scheduled from Bologna to Palermo fell down in the sea, perhaps not far from the island. It was requested that the Minister, the Prefect, the Commander of the Harbour of Palermo and the other soldiers got back immediately at their headquarters to help the rescue mission. There was an hope that the plane could have made an emergency sea landing and they could save some survivors. The plea for immediate intervention in the sea research was for the crew of the *Bannock*, too. Some helicopters took civil and military authorities. The CNR oceanographic ship sailed by night, together with the guard ships of the Coast Guard and of GdF (Guardia di Finanza corps) in Ustica, to search for castaways.

#### THE *BANNOCK'S* PILGRIMAGE<sup>21</sup>

The *Bannock* received its path, more or less toward the North, from the maritime headquarter by radio to reach the disaster place. Although the rough sea, professor Colantoni stayed on the pilot bridge, together with the Commander peering into the waves for hours without finding any kind of wrecks or life, either. After more than three hours of navigation, when the ship seemed to be near to the possible place of the plane crash, an unexpected order came by radio: to abandon the post and turn to West, towards the Island of Sardinia. It sounded very odd to Colantoni: the professor, in his witness to the judges about that tragical event, suspected that, in the beginning, the *Bannock* was thrown out of the scene of the event on purpose. Colantoni could only connect that sudden diversion with the events happened the day before during the *Bannock's* approaching to Ustica, when he asked the maritime authorities to stop in the middle of the Tyrrhenian Sea to explore the sea bottom, receiving a negative answer because its scientific research would interfere with other operations in

cui erano stati segnalati alcuni rottami dell'aereo. La ricerca ebbe esito positivo: c'era un relitto che galleggiava in mare e fu lo stesso Colantoni, abile nuotatore e sub, a offrirsi volontario, assieme a un suo collaboratore, per recuperarlo. Quando lo issarono a bordo si resero conto che era la parte finale del cono di coda del DC9.

Dopo il recupero del frammento, arrivò un'altra indicazione di rotta che meravigliò l'equipaggio della *Bannock*: tornare al punto da cui erano stati allontanati la notte precedente. E questa volta si presentò ai loro occhi lo spettacolo straziante dei cadaveri che galleggiavano in mezzo ai rottami dell'aereo. Ma ormai nella zona erano confluiti numerosi mezzi di soccorso, molto meglio attrezzati della *Bannock* per il recupero di corpi e materiali; così la nave oceanografica ebbe il permesso di rientrare a Ustica, cosa che fece in giornata.

A Ustica la parte conclusiva della Rassegna fu cancellata per lutto e il giorno dopo la *Bannock* lasciò definitivamente l'isola e andò ad ormeggiarsi nel porto di Napoli, dove il cono di coda fu consegnato alla Marina Militare. Colantoni fu poi convocato a più riprese dal giudice istruttore Priore, sia per riferire questa storia, sia per offrire la sua consulenza di sedimentologo, diversi anni dopo, quando furono localizzati negli abissi del Tirreno gli altri pezzi del DC9. Il professore è fra quanti sono fermamente convinti che qualcun altro, prima dei tecnici della *Ifremer*, abbia manovrato sul fondo del Tirreno per raccogliere e fare sparire reperti imbarazzanti, poiché troppo evidenti sono, a suo giudizio, alcuni solchi di recente formazione, lasciati nei sedimenti abissali da qualche apparato sottomarino che, probabilmente, è stato usato per trascinare e sollevare oggetti pesanti. Solchi che sono stati ripresi e fotografati dall'alto, prima che la ditta francese procedesse al recupero del relitto.

#### EFFETTO MEDIATICO O DEPISTAGGIO?

C'è chi pensa che la presenza a Ustica dei giornalisti invitati alla Rassegna e di personalità che furono coinvolte nelle operazioni di ricerca e soccorso, unita all'incertezza iniziale sul punto di caduta dell'aereo, possa giustificare l'attribuzione del nome dell'isola al disastro. E poi, si sa come funziona la stampa, una volta che la sciagura ebbe assegnato quel nome, non se l'è più scollato di dosso, a dispetto dell'evidenza. Quale direttore di giornale oggi accetterebbe di adottare la definizione più corretta di «*strage del Tirreno*», solo per rendere onore alla verità?

Il guaio è che la «*strage di Ustica*» non si limita a essere la definizione leggendaria di un evento sul quale, almeno per quanto riguarda i luoghi, si hanno ormai le idee chiare; al contrario, ogni volta che la si evoca, si trasforma automaticamente in un'attribuzione perentoria, che perpetua e propaga l'errore di localizzazione. Ancora oggi, infatti, non solo fra la gente comune, ma pure fra gli operatori dell'informazione, c'è chi descrive l'evento come se fosse realmente avvenuto nei cieli e nelle acque di Ustica; finanche le infografiche (le illustrazioni con le didascalie che affiancano gli articoli e i servizi televisivi) di autorevoli testate giornalistiche continuano a riportare in maniera errata i luoghi di abbatti-

progress. What kind? In retrospect, the military operations before the shooting down of the DC9!

At dawn, the *Bannock* was diverted again, now towards North-East, near the path of the Civitavecchia-Olbia ferryboat, where some wrecks were seen. The research was positive: there was a floating wreck and Colantoni himself, skilled scuba diver and swimmer, volunteered to rescue it, together with one of his colleagues. When the wreck was left on board, they realized it was the final part of the DC9 tail.

After the wreck rescuing, a new surprising route indication came to the *Bannock*: back to the place where they were thrown out from the night before. And now, they could see the devastating image of the floating corpses mixed with the plane wrecks. But, by now, many aid ships came there, better equipped than the *Bannock* to rescue bodies and materials; so the oceanographic ship was allowed to come back to Ustica, thing done before the end of the day.

At Ustica the last part of the Panel was deleted for mourning and the day after the *Bannock* definitely left the island to dock to the harbor of Naples, where the cone of the tail was given to the Navy. Then, Colantoni was called by the investigating magistrate Priore to report about the story and, years later, to offer his consulting work as geologist, when the rest of the DC9 was found into the abyss of the Tyrrhenian Sea. The professor is one of those who definitely ship the theory that someone else, before the *Ifremer* technicians, manouevred on the bottom of Tyrrhenian to rescue and hide embarrassing wrecks, because of, according to him, the evidence of some recent tracks left by a kind of submarine device which, probably, has been used to drag and lift heavy objects. Tracks which had been filmed and shot from the high, before the French company could rescue the wreck.

#### MEDIA EFFECT OR THROWING OFF TACK?

Someone thinks that the presence at the Panel of journalists and authorities involved with aid and research operations at Ustica, together with the first uncertainty about the crashing point of the plane, could justify the attribution of the name of the island to the disaster. Besides, we know how the press works, once the disaster was named like that, it was impossible shaken it off, despite the evidence. Which paper director would adopted the more correct definition of «*Tyrrhenian massacre*» nowadays, only to honor the truth?

The trouble is that the «*Ustica massacre*» is not only the legendary definition of an event we know everything about, especially places; on the contrary, whenever someone evoked it, it turns into a perentory attribution, which perpetuates and spreads the localization mistake. Infact, nowadays, there are persons, non only among common people, but even among press operators, who describes the event as if it happened in the Ustica's skies and sea; even those pictures with captions which support features and tv coverages, used by eminent papers use to give wrong informations about places where the plane crashed down and was rescued. Besides, we could

mento dell'aereo e quelli del suo recupero. D'altra parte, possiamo immaginare l'imbarazzo del grafico e del redattore di un giornale: perché mettere il simbolo dell'aereo colpito dal missile nel mezzo del Tirreno, se si chiama strage di Ustica? Meglio spostarlo più giù!

Diversi anni fa, al tempo in cui lavoravo nell'Ufficio di Roma del *Corriere della Sera*, raccontai al mio illustre collega Giuliano Zincone (di recente scomparso) un episodio che mi era accaduto in treno; episodio da cui lui trasse lo spunto per scrivere un divertente corsivo. Una signora molto anziana, ma vispa e curiosa, per passare il tempo durante il viaggio, cominciò a tempestarvi di domande. Quando seppe dove ero nato esclamò: «Dio mio, a Ustica, l'isola dove cadono gli aerei!» E io: «Ma che lei sappia, signora, quanti ne sono caduti?» «Non so dirle, ma non passa anno che non si legge: strage a Ustica, aereo caduto nel cielo di Ustica...»

E, in effetti come dare torto all'ingenua vecchietta se, spesso e volentieri, i sopra-titoli dei giornali che annunciano le ultime novità sulla ultra trentennale vicenda, si limitano a una sola parola di richiamo: «Ustica», dando per scontato che si parlerà della strage.

Altri sono convinti che la definizione «strage di Ustica» abbia la sua giustificazione nel fatto che il nome dell'isola faccia parte della nomenclatura delle aerovie, che esista un «punto Ustica» in una delle autostrade del cielo che passano accanto all'isola; ma anche questo non risponde a verità. Nel 1980, fra le altre cose, l'isola non aveva rilevanza ai fini del controllo del traffico aereo in quanto non esisteva ancora il radar, attivato alcuni anni dopo, sulla cima più alta dell'isola, proprio per garantire una migliore copertura in quell'area del Tirreno Meridionale.

Io però temo che la definizione mediatica possa avere una più oscura origine. Forse qualcuno, quella notte, quando la sciagurata incursione aerea sbagliò bersaglio, si rese conto che se si fosse subito indicato l'effettivo luogo del disastro, i soccorritori avrebbero trovato ancora in pieno Mar Tirreno le unità navali che avevano fatto da supporto all'operazione aerea. Bisognava prendere tempo e fare sgombrare il campo. E poiché l'aereo, prima di giungere a Palermo, sarebbe dovuto transitare nei pressi di Ustica, quale migliore occasione per trasferire più a Sud, proprio sull'isola, l'attenzione dei media, in modo da stornarla, almeno per qualche tempo, dai luoghi di eventi inconfessabili? Ecco perché sono portato a credere che la definizione «strage di Ustica» sia una menzogna fra le tante menzogne e i tanti depistaggi che hanno infarcito questa terribile storia.

#### UN'ADOZIONE A DISTANZA

Alcuni cittadini usticesi, convinti che l'attribuzione del disastro aereo a Ustica abbia recato un danno d'immagine all'isola, hanno proposto di intentare una causa civile con la richiesta di risarcimenti. Non credo che un'iniziativa del genere avrà seguito, anche per la difficoltà di individuare e circoscrivere i responsabili. Finora, alcuni rappresentanti dell'amministrazione locale si sono limitati a presentare una mozione di protesta, discussa e approvata dal Consiglio Comunale.



Titoli sbagliati dei giornali sul luogo di caduta del DC9 Itavia: non Ustica ma il Mar Tirreno Centrale.

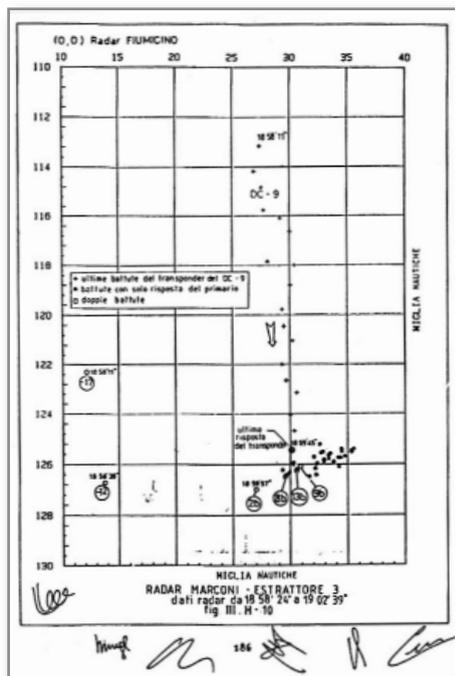
Wrong newspaper headlines about the DC9 fall place: not Ustica, but the Central Tyrrhenian Sea.

imagine the paper graphic and director's embarrassment: why put the symbol of the fallen plane in the middle of the Tyrrhenian Sea, if it's named «Ustica massacre»? It's better shifting it down!

Years ago, when I worked at «Corriere della Sera's» headquarters in Rome, I told my eminent colleague Giuliano Zincone (recently passed away) an episode happened to me on the train; an episode which gave him inspiration for an amusing commentary. A very old woman, even lively and curious, to spend her time during the trip, started to ask me a lot of questions. When I said where I was born, she exclaimed: «My God, Ustica, the island where planes fall down!» And I: «But, you know, Madam, how many of them have fallen down?» «I don't know, but every year we can read: Ustica massacre, plane fallen down in the sky of Ustica...».

And actually, how you can say the candid old woman's wrong if, very often, the titles of papers which announce breaking news about the over thirty-year story, only use one word reference: "Ustica", taking for granted the topic about the massacre.

Others really think that the definition «Ustica massacre» is justified by the nomenclature of the air paths, by the existence of a «point of Ustica» in one of the air motorway near the island; but this is not true, either. In 1980, among other things, the island didn't have any relevance for the radar control of the air traffic, because the radar on the top of the highest mountain of the island, activated some years later for a better protection of that area of the South Tyrrhenian, didn't work yet.



La traccia lasciata dal DC9 (crochette) sugli schermi radar prima di essere abbattuto e ridotto in tanti frammenti (pallini neri). Ma il radar rivela la presenza di altri velivoli (tondini numerati).

The DC9 track (crosses) on radar screens before the shooting down into pieces (black bullets). But the radar screen shows other aircrafts, too (numbered circles).

Altri usticesi hanno proposto di rivolgere un appello ai media per correggere l'errore e non parlare più di «strage di Ustica» ma di «strage del Tirreno». Forse qualche direttore di testata aderirebbe, ma altri si opporrebbero facendo notare che è troppo tardi per rimediare. D'altra parte è così vasta, ormai, la letteratura sull'argomento che sarebbe materialmente impossibile cancellare l'errore: a perpetuarlo basterebbe il sistema delle citazioni dei tanti lavori e documenti fin qui prodotti.

C'è poi un altro aspetto da prendere in considerazione, prima di inoltrare appelli e richieste formali di revisione del nome dato alla strage. Il rispetto e, direi di più, la solidarietà e l'affetto che dobbiamo alle 81 vittime e ai loro familiari. Un'azione di protesta potrebbe dare l'idea che, assieme alla mendace etichetta, ci si voglia liberare di quel penoso carico. E, invece, la cosa più giusta da fare è dividerlo quel fardello di vittime straziate, metà delle quali non ebbero nemmeno sepoltura; o piuttosto ne ebbero una diversa, nei sedimenti di mare profondo e nei cicli della natura.

Allora, che sia «strage di Ustica», non per aggiungere una menzogna a un insostenibile carico di menzogne, ma unicamente con l'intento di adottare quelle vittime, di accoglierle idealmente e per sempre nel cielo, nelle acque e nella terra della nostra Ustica.

FRANCO FORESTA MARTIN

L'autore, usticese, è socio fondatore e presidente del

But I'm afraid that the media definition could have a darker origin. Perhaps, that night, when the wicked air raid chose the wrong target, someone realized that pointing out immediately the real place of the disaster, the rescuers would have found the ships which supported the air operation still in the middle of the Tyrrhenian Sea. So they had to temporize to free the place. And, because the plane before landing in Palermo would have pass near Ustica, was there a better solution than shifting more to the South, just on the island, the media attention to transfer it, for a while, from unspeakable places? That's why I believe that the definition "Ustica massacre" is a lie among many other lies and throwing off tacks which have filled this terrible story.

#### A DISTANCE ADOPTION

Some citizens of Ustica, certain that the island image would have suffered a damage due to the attribution of the air disaster to Ustica, suggest to take a civil legal action asking for a compensation. I don't think such an effort will be successful, also because it's difficult to find the accountable people. By now, some local administrators have brought only a complaint motion, argued and approved by the Local Council.

Others have suggested to bring a plea to the medias to correct the mistake and not to talk of the «massacre of Ustica» any more, instead using «massacre of Tyrrhenian Sea». Perhaps some paper directors would accept, but others refuse saying it's too late to fix things. Besides, the literature about the topic is so huge that it would be literally impossible to erase the mistake: the system of quoting of features and documents made till now is enough to spread it.

Then, there is another fact to be considered, before bringing pleas and formal requests of review of the name given to the massacre. The respect and, more, the solidarity and love we must give to the 81 victims and to their relatives. The protest action would give the idea that, together with the lying label, we want to erase that sorrowful burden. And, instead, the best thing to do is sharing it, that burden of those tormented victims, half of which had never been buried; or rather, their graves were different, the deep sediments of the sea and the natural cycles.

So, let it be the «Ustica massacre», not to pile up a lie to an unsustainable bunch of lies, but only with the intention of adopting those victims, to embrace them ideally and for good into the sky, into the sea and into the land of our Ustica.

FRANCO FORESTA MARTIN

La traduzione di questo articolo delle interviste e delle testimonianze che seguono è stata curata da Cristina Colla

The autor, born at Ustica, is a founder and the president of the Centro Studi, scientific writer of the Corriere della Sera, consultant of the tv show Geo&Geo on RaiTre broadcast channel.



*Il Villaggio turistico di Spalmatore, dove la sera del 27 giugno 1980 si celebrava la Rassegna Internazionale delle Attività Subacquee, quando arrivò la notizia del disastro aereo.*

*The tourist Village of Spalmatore where on the night of Jun, 27th 1980 took place the Scuba Activities International Panel at the moment of the air disaster news.*

#### NOTE

1. Sentenza n. 1871 del 28 gennaio 2013, Corte Suprema di Cassazione, Terza sezione civile, Tribunale di Palermo, pagg. 4 e 5.
2. Sentenza nella causa iscritta al n. 10354, Tribunale di Palermo, Sezione III civile, 10 settembre 2011, pag.5.
3. Ivi, pag. 53.
4. Sentenza n. 1871 del 28 gennaio 2013, citata, pag. 4.
5. Baobab, Radio Rai, Intervista a Francesco Cossiga di Paolo Borella, 25 gennaio 2007.  
Sky Tg24, Intervista a Francesco Cossiga, 19 febbraio 2008.  
Andrea Purgatori, Dai caccia fantasma al caffè di Gheddafi, Corriere della Sera, 27 giugno 2010.
6. Commissione Parlamentare d'inchiesta sul terrorismo in Italia e sulle cause della mancata individuazione dei responsabili delle stragi. Relazione sull'inchiesta condotta sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica. Presidente Libero Gualtieri. Roma 14-15 aprile 1992, Cap.II.
7. Procedimento Penale nr. 527/84 A G.I.. La sentenza-ordinanza e le conclusioni del G.I. Rosario Priore. Motivazione, Parte I, Libro I, Capo I, Titolo I, p.31.  
Sentenza nella causa iscritta al n. 10354, citata, pag. 10.
8. Per la geolocalizzazione di questi due punti ho adoperato il programma Google Maps.
9. Per il calcolo delle distanze fra punti di coordinate geografiche note ho usato un *applet* che si basa sulle classiche formule di trigonometria sferica.
10. Commissione Parlamentare d'inchiesta sul terrorismo in Italia, citata, Cap.II.  
Procedimento Penale nr. 527/84 A G.I., citato, pp.34-41.
11. Ibidem.
12. Procedimento Penale nr. 527/84, citato, pagg. 42 e seg.
13. Ivi, pagg. 34-37.
14. Procedimento Penale Nr. 527/84, citato, Titolo 3, Le Perizie, pagg. 1812-1813.
15. Procedimento Penale nr. 527/84 A G.I., citato, Titolo 3. Le Perizie. Vol. 12. Cap. CII. Ricostruzione dei fatti Algostino-Pent- Vadamchino, pp.3745-3808.
16. Ibidem.
17. Per il calcolo ho applicato la formula  $r = 3,57 \times \sqrt{h}$ , dove  $r$  è il raggio del cerchio di visibilità teorica in km e  $h$  l'altezza dell'aereo in metri.
18. Convenzione delle N.U. sul diritto del mare, Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee, 23.06.1998, Legislazione 179.
19. Per questo calcolo si può applicare la stessa formula richiamata nella nota 17.
20. Per la ricostruzione degli eventi descritti in questo paragrafo mi sono rifatto alle testimonianze orali e scritte del dottor Lucio Messina, già direttore dell'Ente Provinciale per il Turismo di Palermo e responsabile organizzativo della Rassegna Internazionale delle Attività Subacquee di Ustica, e del professor Paolo Colantoni, già dirigente di ricerca del Consiglio Nazionale delle Ricerche.
21. Per la ricostruzione degli eventi descritti in questo paragrafo vale quanto detto nella nota 20.

#### NOTES

1. Pass judgement nr. 1871 on Jan, 28th 2013, High Court of Appeal (Cassazione), Third civil session, Courthouse of Palermo, pages. 4 and 5.
2. Pass judgement in the case written at nr. 10354, Courthouse of Palermo, Third civil session, on Sep, 10th 2011, pag.5.
3. Ivi, pag. 53.
4. Pass judgement nr. 1871 on Jan, 28th 2013, quoted, page.4.
5. Baobab, on Radio Rai broadcast channel, Interview to Francesco Cossiga by Paolo Borella, Jan, 25th 2007.  
Sky Tg24, Interview to Francesco Cossiga, Feb 19th 2008.  
Andrea Purgatori, Dai caccia fantasma al caffè di Gheddafi (From ghost aircrafts to Gheddafi's coffee), Corriere della Sera, Jun, 27th 2010.
6. Inquiry Parliamentary Commission about the terrorism in Italy and about the lack of identification of the massacres' guilty people. Report about the inquiry about the stories linked with the air massacre of Ustica. President Libero Gualtieri. Rome Apr, 14th-15th 1992, Chap.II.
7. Penal Case nr. 527/84 A G.I.. The sentence-injunction and the results of G.I. Rosario Priore. Motivazioni, Part I, Book I, Head I, Title I, page.31.  
Pass judgement in the case written at nr. 10354, quoted, page. 10.
8. To localize geographically these two points, Google Maps was used.
9. To calculate the distance from points of known geographic coordinates, an app based on classical trigonometry formulas was used.
10. Inquiry Parliamentary Commission about the terrorism in Italy, quoted, Chap.II.  
Penal Case nr. 527/84 A G.I., quoted, pages.34-41.
11. Ibidem.
12. Penal Case nr. 527/84, quoted, from page.42.
13. Ivi, pages. 34-37.
14. Penal Case nr. 527/84, quoted, Title 3, Le Perizie (Evaluations), pages. 1812-1813.
15. Penal Case nr. 527/84 A G.I., quoted, Title 3. Le Perizie (Evaluations). Vol. 12. Chap. CII. Ricostruzione dei fatti Algostino- Pent- Vadamchino (Reconstruction of facts), pages.3745-3808.
16. Ibidem.
17. It was applied the following formula:  $r = 3,57 \times \sqrt{h}$ , where  $r$  is the radius of the theoretical visibility circumference expressed in km and  $h$  is the altitude of the airplane in meters.
18. Convention of the U.N. about the sea law, Official journal of the European Communities, 23.06.1998, Legislature 179.
19. Cfr. note nr 17.
20. To reconstruct the events described in this paragraph, I have used Dr Lucio Messina's oral and written witnesses, just director of the Provincial Institute for Tourism of Palermo and chief organizer of the Scuba Activities International Panel of Ustica, and professor Paolo Colantoni's ones, just research official of the Consiglio Nazionale delle Ricerche.
21. Cfr. note nr 20.

## «Grazie agli usticesi per la loro comprensione e partecipazione»

intervista alla senatrice Daria Bonfietti

di Franco Foresta Martin

**S**e una sentenza della Cassazione, dopo ben 33 anni, ha potuto stabilire la prima, inoppugnabile verità giudiziaria sull'abbattimento del DC9 Itavia, ciò si deve anche, e non marginalmente, a Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica.

Sorella di Alberto, uno dei tanti dispersi in mare di cui non è stato recuperato il corpo (42 su 81), Daria Bonfietti ha più volte ricordato di avere cominciato a guardare con occhi diversi a quella tragedia dopo il 1986, cioè dopo la morte di suo padre, le cui condizioni di salute si erano aggravate proprio in conseguenza della perdita del figlio. Sulla vicenda era quasi calato il silenzio. Non si sapeva a quale punto fossero le indagini. Allora la Bonfietti cominciò a pensare alla tragedia sotto un'altra ottica, che trascendeva il dolore personale: una volta elaborato il lutto, ora voleva agire per sapere quale fosse la verità.

**Quali furono le sue prime iniziative in questa difficile ricerca?**

‘Nel 1986 ho costituito il «Comitato per la verità su Ustica», un gruppo di personalità del nostro paese che ritenendo corrette le mie sollecitazioni e volendo essere al mio fianco in questa battaglia, decisero di scrivere una lettera al Presidente della Repubblica per sollecitare interventi significativi per giungere alla verità su una vicenda per troppo tempo denegata.

Furono chiamati ‘i sette saggi’, erano: Francesco Paolo Bonifacio, Antonio Giolitti, Adriano Ossicini, Pietro Ingrao, Franco Ferrarotti, Pietro Scoppola e Nicolò Lipari. Da lì partì tutto, il Governo sollecitato dal Presidente della Repubblica, decise ad andare a recuperare il relitto inabissato dell'aereo l'anno dopo, cioè nel 1987, e poi il Giudice Bucarelli iniziò a fare i primi interrogatori. Poi, nel 1988, scrissi una lettera a tutti i parenti delle vittime, proponendo di costituire un'associazione. Risposero quasi tutti positivamente e, il 20 maggio di quello stesso anno, ci riunimmo per la prima volta a Bologna, in Assemblea. Così intensificammo le richieste al governo, ai politici, ai magistrati. E, finalmente, pure l'opinione pubblica e le istituzioni cominciarono a risvegliarsi’.

Laureata in Scienze politiche e insegnante di Diritto ed Economia negli istituti tecnici industriali, la Bon-

*In alto: la senatrice Daria Bonfietti, presidentessa dell'Associazione vittime della strage di Ustica, durante una trasmissione televisiva di Rai 2.*



*«Thanks to the Usticians for their compassion and involvement»*

interview with Senator Daria Bonfietti

by Franco Foresta Martin

**I**f a High Court of Appeal's sentence, even after 33 years, could establish the first incontrovertible legal truth about the shooting down of the DC9 Itavia, this goal is especially due to Daria Bonfietti, president of the Association of the Ustica massacre victims' relatives.

Sister of Alberto, one of the passengers missing in the sea whose body have never been rescued (42 on 81), Daria Bonfietti more than once remembered how her point of view about that tragedy has been different since 1986, after her father's death, whose health got worse just as a consequence of his son's loss. There was quite a complete hush on the event. Nobody knew at what point the investigations were. So Bonfietti started to think about the tragedy from a new point of view, moving on personal pain: once processed her grief, now she acted to know what the truth was.

**What kind of moves you started with during this difficult research?**

‘In 1986 I founded the «Committee for the truth about Ustica», a group of our country personalities who, according to my urging and standing by my side, wanted to write a letter to the President of the Republic to advocate some substantial interventions to tell the truth about an event too long denied.

They were called ‘the seven wisemen’: Francesco Paolo Bonifacio, Antonio Giolitti, Adriano Ossicini, Pietro Ingrao, Franco Ferrarotti, Pietro Scoppola and Nicolò Lipari. That was the starting point, the Government, under the President's pressure, decided to rescue the sunk plane wreck during the next year, in 1987, then judge Bucarelli started first interrogatories. Then, in 1988, I

*Above: Senator Daria Bonfietti, president of the Association of the Ustica massacre victims' relatives, in a tv interview on Rai 2 broadcast.*

fietti intraprende anche, all'inizio degli anni '90 la strada dell'impegno civile e politico. Nel 1994-96 diventa deputato alla Camera nelle file del Partito democratico della sinistra (XII legislatura); quindi, dal 1996 al 2006, è senatrice della Repubblica (XIII e XIV legislatura). Svolge un'intensa attività parlamentare, con incarichi di responsabilità in varie Commissioni: Stragi, Terrorismo, Giustizia, Infanzia, Diritti umani. Sull'attribuzione a Ustica della strage, la Bonfietti condivide i sentimenti di sgomento degli usticesi per questa ulteriore distorsione della verità.

**Lei ha sempre avuto la piena consapevolezza che il nome dato alla strage non risponde alla veritiera collocazione geografica: Ustica non è né il luogo di abbattimento in cielo né quello di caduta in mare dell'aereo.**

‘Certamente, sappiamo bene che la «strage di Ustica» è una definizione mediatica.

E devo ricordare a lei e agli usticesi che per questa attribuzione abbiamo anche, come Associazione delle vittime, chiesto scusa alla cittadinanza di Ustica. Nel giugno del 1994, in occasione di uno degli anniversari della strage, io assieme ad alcuni rappresentanti della nostra Associazione, accompagnati dal Sindaco di Bologna e da varie autorità emiliano-romagnole, siamo venuti nell'isola proprio per manifestare i nostri sentimenti di gratitudine alla popolazione usticese’.

**Ci rievochi brevemente com'è nata e come si è sviluppata quella visita.**

‘Non fu una semplice gita, ma una presenza ufficiale della nostra Associazione su invito dell'allora sindaco dell'isola, Attilio Licciardi, a cui avevamo chiesto un incontro, con lui e con i cittadini tutti. Volevamo parlare, confrontarci, capirci e ringraziare gli usticesi tutti per l'onere che la triste vicenda avesse potuto creare alla vostra bellissima isola! C'è stata tanta comprensione, attenzione e partecipazione alla nostra tragedia umana, mai venata da alcun risentimento! Alla sera, ricordo che avevamo organizzato anche un bellissimo spettacolo di musica, nella piazza, con musicisti del Teatro Comunale di Bologna che ci avevano accompagnato in questa bell'avventura!’.

**A parte l'improprio uso mediatico della frase "strage di Ustica", qual è la sua opinione sulla possibilità che, pure su questa errata attribuzione, gravi l'ombra del depistaggio?**

‘Le menzogne e i depistaggi fanno parte di questa vicenda e la Sentenza-ordinanza del Giudice Priore ne dà conferma, anche rispetto ai primi momenti, per esempio, col ritardo dei soccorsi. Purtroppo sono uomini degli apparati dello Stato: generali, servizi segreti, forse anche politici, ad aver deciso che noi come parenti e gli italiani tutti non dovevamo sapere la verità, pur conoscendola essi perfettamente!’.

Questo, io credo, sia ancora ciò che sempre deve essere ripetuto, aggiungendo la mancanza di dignità nazionale che oggi viene dimostrata, dato che ormai vi è la certezza che il DC9 è stato abbattuto e tuttavia non si riesce ad imporre agli Stati partecipanti, amici ed alleati, di consegnarci la verità!’.

wrote a letter to every victims' relatives to found an association. The most of them agreed and, on May 20<sup>th</sup> in the same year, we met for the first time at Bologna. So we intensified our requests to the Government, politicians and judges. And, finally, public opinion and institutions awoke’.

With a degree in political science and as teacher of Law and Economy at professional high schools, Bonfietti also got involved with political and civil commitment at the beginning of the 90<sup>s</sup>. In 1994-96 she became member of the Chamber of Deputies for the Democratic Party of the Left (XII legislature); then, from 1996 to 2006, she was member of the Senate of the Republic (XIII and XIV legislature). She carried out a busy parliamentary activity, in charge of many committees: Massacres, Terrorism, Justice, Childhood, Human Rights. About the attribution of the Ustica massacre, Bonfietti shares the Usticians dismay for this further distorsion of the truth.

**You have always been aware that the name of the massacre doesn't fit with the true geographical location: Ustica is not the place where the plane was shot down or fell into the sea, either.**

‘Of course, we know that «Ustica massacre» is a media definition. And I have to remind you and the Usticians that, as victim's Association, we apologized for this attribution to Ustica's citizens. In June 1994, during one of the massacre anniversaries, some members of the Association and I, together with Bologna's mayor and some other regional authorities, came to the Island just to thanks its citizens’.

**Tell us how that visit was born and developed, briefly.**

‘It was not a simple trip, but an official visit of our Association asked by the then-mayor Attilio Licciardi, because we wished to meet him and all the citizens. We wanted to speak, exchange views, understand each others and thanks the Usticians for the burden their beautiful island took because of the sad event! There was compassion, attention and involvement in our human tragedy, without bitterness, ever! In the evening, I remember, we organized a beautiful music show, in the square, with musicians of the Teatro Comunale of Bologna who accompanied us in that beautiful adventure!’.

**Besides the wrong media definition of "Ustica massacre", what is your opinion about the possibility of a throwing off tack even on this attribution?**

‘Lies and throwing off tacks are involved with this event and judge Priore's Sentence-Warrant proves it, also at the beginning, for example, with the delay of first aid operations. Unfortunately men of the State hierarchy, general officers, secret services, perhaps politicians too, decided that we, as relatives, and all the italian people hadn't to know the truth, although they exactly knew it! I think this thing must always keep repeating, together with the demonstrated lack of our country dignity, because it's now proved that the DC9 was shot down and, however, it's quite impossible to force our allies to tell us the truth!’.

FRANCO FORESTA MARTIN

FRANCO FORESTA MARTIN

## Intervista a Andrea Purgatori il giornalista che ha squarciato il muro di gomma

di Franco Foresta Martin

Chi volesse sapere qual è stato il ruolo del giornalista Andrea Purgatori nell'intricata e ultra trentennale vicenda della cosiddetta strage di Ustica ha due possibilità: o leggere le centinaia di articoli a sua firma, pubblicati dal giugno del 1980 ad oggi sul «Corriere della Sera», oppure vedersi (o rivedersi) il *cult movie* «Il muro di gomma» del regista Marco Risi, di cui Andrea è stato lo sceneggiatore assieme a Sandro Petraglia e Stefano Rulli. Come film è certamente datato (1991), ma ha il pregio di restituirci in pieno la figura professionale e umana di Andrea Purgatori (abilmente interpretata dall'attore Corso Salani, purtroppo scomparso da poco) fin dal momento in cui, all'indomani della strage, egli si reca a Palermo da inviato speciale del «Corriere della Sera», e inizia un faticoso itinerario alla ricerca della verità.

Un itinerario che si dipana nel labirinto dei segreti di Stato, e delle bugie fraposte per decenni alla soluzione del mistero. Un itinerario che, 33 anni dopo, non si è ancora concluso.

Ho avuto il piacere di avere Andrea Purgatori come compagno di stanza, per diversi anni, nella Redazione Romana del «Corriere della Sera» e, anche se le stragi non erano argomenti di mia competenza, di sentire direttamente dalla sua voce tante primizie sulle ipotesi legate alla caduta del DC9 Itavia. Non posso dimenticare che, grazie alle sue investigazioni, il *Corriere*, già pochi giorni dopo il disastro, poteva avanzare in prima pagina il pesante sospetto che l'aereo fosse stato abbattuto da un missile lanciato durante una vera e propria battaglia aerea sul Tirreno. Ora a distanza di tanti anni, gli ripropongo una domanda su un malinteso che, da usticese, non ho mai potuto accettare:

**Perché alla strage è stato attribuito il nome della nostra isola, nonostante l'evidente estraneità geografica?**

‘Io ero propenso a credere che l'equivoco delle prime ore fosse partito proprio da Ustica, da quella manifestazione internazionale sulle attività subacquee che si teneva nell'isola e che, quella sera del 27 giugno 1980, riuniva tante personalità e tanti giornalisti. Quando la notizia della caduta dell'aereo arrivò a Ustica, furono proprio alcuni colleghi a farla rimbalzare verso tante testate giornalistiche, affermando che l'aereo era caduto probabilmente lì vicino. Non era vero, ma il nome di Ustica è rimasto indissolubilmente legato al disastro’.

**Non pensi che possano esserci altre motivazioni?**

‘Non posso escludere che anche questa attribuzione faccia parte dei depistaggi messi in campo per allontanare e confondere la verità. Ricordo che io stesso intervistai, fin da allora, alcuni radaristi i quali rivelarono di avere visto altri aerei, sulla verticale dell'isola di Ponza, intersecare la rotta del DC9. Altre tracce di aerei, sia prima sia dopo l'incidente, originavano dal centro del Mar Tirreno, come se lì ci fosse una portaerei. Tutto questo fu poi confermato dai periti che hanno analizzato i tracciati radar, nel corso dei vari procedimenti giudiziari. Ormai lo scenario di battaglia aerea e di abbattimento da parte di un missile sono fatti accertati e quindi l'ipotesi che Ustica sia stata invocata per distrarre l'attenzione da quella realtà, può essere presa in considerazione’.

FRANCO FORESTA MARTIN



Interview with Andrea Purgatori, the journalist who has broken the iron curtain.

Who would know which role the journalist Andrea Purgatori played in the tangled and over-thirty even so called «Ustica massacre» has two choices: either read hundreds of his features, published since Jun 1980 on the «Corriere della Sera» or watch (or re-watch) the cult movie «Il muro di gomma» directed by Marco Risi, scripted by Andrea together with Sandro Petraglia and Stefano Rulli. It is an old movie (1991), but it is valuable because it evokes Andrea Purgatori's human and professional image (in a great performance by the actor Corso Salani, unfortunately recently passed away) since when, the day after the massacre, he went to Palermo as special correspondent for the «Corriere della Sera» starting a tiring research of the truth. A path which rolls into the labyrinth of our State secrets, lies, coverups in the way of the mystery solution for decades. A path, after 33 years, without an end any more.

For many years, I had the pleasure to share with Andrea Purgatori my newsroom at «Corriere della Sera» office in Rome and, even the massacres weren't my area of expertise, to hear straight from his voice lots of breaking news about the theory of the DC9 Itavia crash. I couldn't forget that, thanks to his investigations, the *Corriere*, already few days after the disaster, could heavily alleged in its front page that the airplane could be shot down by a rocket fired during an actual air fight over the Tyrrhenian Sea.

Now, so many years after, I ask him a question about a misunderstanding I have never been able to accept, as an Ustician:

**Why that massacre was called with the name of our Island, despite its undeniable geographic unrelatedness?**

‘I was going to believe that the misunderstanding during the first hours had started just by Ustica, by that international panel about the scuba activities organized in the Island and which, that night on Jun, 27<sup>th</sup> 1980, gathered so many authorities and journalists. When the fell down of the plane breaking news went to Ustica, some colleagues just spread them around, saying that the plane probably fall down nearby the Island. It was wrong, but the name of Ustica got indissolubly stuck with the disaster’.

**Don't you think there could be other reasons?**

‘I can't keep out this attribution could be part of the throwing off tack, too. I remember that I myself interviewed, since then, some radar technicians who revealed they had seen other aircrafts on the perpendicular axis on the island of Ponza, crossing the DC9 path. Other aircrafts tracks, before and after the accident, started from the middle of the Tyrrhenian Sea, as if there was an aircrafts carrier. All that was confirmed by the consultants who analyzed the radar path, during the trials. By now the air fight scenario and the shooting down by a rocket are actual facts, so the theory that Ustica could be invoked to create a diversion from that reality could actually be considered’.

In alto: il giornalista Andrea Purgatori, durante un'intervista televisiva.

Above: journalist Andrea Purgatori, during a tv interview.

## «Così salpai da Ustica e recuperai un pezzo del DC9 caduto in mare»

La testimonianza esclusiva per «Lettera» del professor Paolo Colantoni, geologo e già ricercatore del CNR, capo-missione a bordo della nave oceanografica *Bannock*

**F**ra tanti bei ricordi dei miei soggiorni di studio, di ricerca e di vacanze a Ustica, l'isola è indissolubilmente legata al ricordo che porto con me della tragica vicenda dell'abbattimento del DC-9 in volo da Bologna a Palermo.

La sera del 27 Giugno del 1980, con alcuni colleghi e membri dell'equipaggio della nave oceanografica *Bannock* del Consiglio Nazionale delle Ricerche, stavo tranquillamente seduto nell'anfiteatro del Villaggio Turistico dello Spalmatore a godermi lo spettacolo del «Bagaglino» condotto da Oreste Lionello, quando tutte le risate furono bruscamente troncate dalla voce concitata di un altoparlante che invitava tutto l'equipaggio della *Bannock* a tornare immediatamente a bordo 'per una grave emergenza'.

Nel tragitto verso il porto venimmo a sapere che era caduto un aereo e che noi eravamo la nave più vicina al punto del naufragio. Con grande angoscia arrivammo velocemente a bordo ove la notizia ci venne confermata. Non era però ancora noto se si trattasse del volo Palermo-Bologna o Bologna-Palermo.

La *Bannock* era a Ustica perché avevo ottenuto che la nave, ultimata una fase di ricerca nel Canale di Sicilia, nel tragitto di rientro a Napoli, facesse sosta all'Isola per partecipare, come ospite d'onore, alla Rassegna Internazionale delle Attività Subacquee, durante la quale avrei ricevuto il premio «Tridente d'Oro».

Le Autorità marittime comunicarono al Comandante le coordinate del presunto punto dell'incidente, verso il quale dirigemmo subito a tutta forza malgrado il mare molto mosso. Occorreva arrivare il più presto possibile nella pur vaga speranza di trovare dei sopravvissuti all'impatto. La nostra ansia era aumentata dal fatto che sul volo da Palermo erano con tutta probabilità imbarcati dei colleghi che, invece di fermarsi a Ustica, avevano preferito rientrare a Bologna con due giorni di anticipo.

Quando arrivammo, con una faticosa navigazione in mezzo alla burrasca, vicino al punto segnalatoci, al comando arrivò l'ordine di virare di quasi 90° a Ovest, per dirigerci su un nuovo punto situato in mezzo al Tirreno. Sul fare dell'alba, mentre il mare si andava calmando, ricevevamo un'altra comunicazione. Questa volta ci avvisavano che un traghetto, sulla rotta Civitavecchia-Olbia, aveva avvistato un relitto galleggiante alla deriva, ma che non erano in grado di recuperare. Essendo vicini, ci offrimmo di farlo noi e poco dopo lo avvistammo fra le onde. Si trattava del cono di poppa in vetroresina del DC-9. Non era facile recuperarlo manovrando solo da bordo, per cui io ed il mio fido compagno di tante immersioni, Piero Zucchini, ci buttammo in acqua per imbarcarlo e salparlo. Questo frammento, spinto lontano dal vento nella notte, fu il primo elemento recuperato del velivolo dopo la tragedia.

The unique memory for «Lettera» by Professor Paolo Colantoni, geologist and researcher of the CNR, chief-mission on board of the oceanographic ship *Bannock*.



«The way I sailed from Ustica to rescue a DC9 floating wreck»

**A**mong my beautiful memories about my study, research and holidays at Ustica, this Island is definitely linked to the memory of the tragedy of the shooting down of the DC9 scheduled from Bologna to Palermo.

During the night of Jun, 27<sup>th</sup> 1980, together with some colleagues and members of the crew of the oceanographic ship *Bannock* belonging to the CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche, National Researches Council), I was smoothly sitting in the Spalmatore Village amphitheatre enjoying the «Bagaglino» show lead by Oreste Lionello, when the laughing came sharply to a stop by the worried voice from a loudspeaker inviting the whole *Bannock's* crew to get back on board because of a 'serious emergency'.

Going to the harbour we knew that an airplane fell down and that we were the next ship to the point of the accident. Hardly in distress, we went quickly on board, where we got the news confirmed. But it wasn't known which flight it was, the Bologna-Palermo or the Palermo-Bologna one, yet.

The *Bannock* was at Ustica because, once finished a research in the Sicily Channel, while moving towards Naples, it could take part as guest of honor, at the Scuba Activities International Panel, where I would get the «Golden Pitchfork» prize.

Marine authorities told the Commander the estimated coordinates of the accident, where we directed the full-power ship engines, in spite of a very rough sea. We needed to come as soon as possible, even quite hopeless to find some survivors. Our distress rose because on board of the flight scheduled from Palermo to Bologna there were probably some colleagues of ours who preferred getting back to Bologna two days before, instead of sta-

*Il professor Paolo Colantoni in una foto degli anni '80 mentre si prepara a un'immersione.*

*Professor Paolo Colantoni in a '80s photo while preparing a scuba diving.*



Dopo questa operazione, ci comunicarono di nuovo le coordinate della zona dell'impatto, che erano le stesse della prima comunicazione. Ci dirigemmo di nuovo sul punto iniziale, da dove eravamo stati allontanati la notte precedente. Qui avvistammo chiazze oleose, macchie colorate per segnalazione, numerosi frammenti di sedili, alcuni salvagente, valige sfondate e qualche cadavere con i vestiti lacerati. Tutto attorno, mezzi della Marina Militare, dai quali ricevevmo l'ordine di trasferire immediatamente sui loro natanti qualsiasi reperto avessimo recuperato.

Oppressi dalla tremenda visione di quanto era accaduto e sentendo il peso della nostra ormai inutile presenza, chiedemmo quindi di poter abbandonare la zona e fare rientro ad Ustica. Qui, sul molo, con tanti visi increduli e affranti dalla tragedia, ricevetti senza cerimonie il mio «Tridente d'Oro».

Qualche tempo dopo fui chiamato dal giudice Rosario Priore a fornire la mia versione dei fatti e fui interrogato su quanto era di mia conoscenza circa la presenza a Napoli e nel tratto di mare tra Ponza e Ustica di navi militari.

Più tardi venni anche convocato, come esperto, per visionare le registrazioni del sottomarino a comando remoto ROV eseguite sul fondo del mare vicino, ma non nello stesso punto, nel quale vennero recuperati i resti del DC 9. In quell'occasione abbi modo di stabilire che nella zona c'era stata attività di qualche dispositivo che aveva prodotto solchi e creste interpretabili non come strutture sedimentarie naturali, ma come tracce di trascinamento e di sollevamento di oggetti. Chi aveva potuto operare in segreto ad una profondità superiore a 3.000 m? E a quale scopo? C'era il pesante sospetto che qualcuno, prima del recupero ufficiale, avesse sottratto dei pezzi e strumenti del velivolo.

Le indagini relative alla vicenda, durate più di trent'anni, tra reticenze, perizie contraddittorie, depistaggi e falsità, arrivarono a stabilire che l'aereo era stato abbattuto da un missile solo con la sentenza del 28 Gennaio del 2013. E' la prima verità emersa, ma non è stata ancora chiarita tutta la tragica storia che è costata la vita a ben 81 vittime innocenti.

PAOLO COLANTONI

*Il cono di coda in vetroresina del DC-9 recuperato in mare.*

*The DC9 fiberglass cone tail rescued from the sea.*

ying at Ustica. When we arrived, after a tiring trip in the middle of a storm, near the focus point, was dispatched to the Commander the order to turn for 90° degrees to West, to reach a new point in the middle of the Tyrrhenian Sea. At dawn, while the sea was calming down, we received another dispatch. This time they alert us because a ferryboat on route Civitavecchia-Olbia, had noticed a floating wreck astray, but they couldn't rescue it. We were closed to, so we volunteered ourself for the rescuing and soon after we noticed it among the waves. It was the fiberglass cone tail of the DC9. It was difficult to rescue it only operating on board, so I and my trusty scuba mate, Piero Zucchini, plunged to fasten and sailed it. This wreck, far pushed by the night wind, was the first piece of the plane rescued after the tragedy.

After that operation, we were told the impact area coordinates and they were the same of the first call.

We moved back to the first point, where we detached from the previous night. Here we noticed oil spots, marking colored spots, many seat wrecks, some life vest, broken suitcases and some corpses with their clothes ripped up. All around there were Navy boats which ordered us to transfer immediately on their crafts every wreck we could rescue. Overwhelmed by the tragic sight of the event and burdened by our already useless presence, we asked to abandon our post to get back to Ustica. Here, on the dock, at the presence of many faces, unbelieving and distressed by the tragedy, I received with no ceremony my «Golden Pitchfork».

Later I was called by judge Rosario Priore to check my version of facts and to report what I knew about the presence of military ships in the harbour of Naples and in the sea stretch between Ponza and Ustica.

Much later I was called as consultant too, to examine the ROV remote control submarine recordings taken on the nearby sea bottom, but in a different area which the DC9 wrecks had been rescued from.

Back then, I could state that in the area there had been some activity of a device which left unnatural cracks and ridges, like if someone had dragged and lifted some kind of objects. Who could secretly worked at more than 3.000 m depth? And why? It was heavily alleged that somebody had stolen some parts and instruments of the plane, before the official rescuing.

The investigations about the event, lasting more than 30 years, among reticence, conflicting evaluations, throwing off tacks and lies, stated that the plane was shot down by a rocket only with the sentence on Jan, 28<sup>th</sup> 2013. It's the first truth, but the actual tragic event which killed 81 innocent victims is far from being clarified.

PAOLO COLANTONI

## «Quella notte a Spalmatore quando la notizia del disastro ci piombò addosso»

La testimonianza esclusiva per «Lettera» del dottor Lucio Messina, già direttore dell'Ente Provinciale del Turismo di Palermo

Era la sera di venerdì 27 Giugno 1980, penultima giornata della 22.ma Rassegna Internazionale delle Attività Subacquee, organizzata dal 1959 dall'Ente Provinciale per il Turismo di Palermo, di cui ero già dal 1952 funzionario e poi direttore dal 1977.

Tutti i partecipanti erano presenti nel villaggio turistico di Punta Spalmatore per assistere ad un divertente spettacolo del Bagaglino di Roma con Oreste Lionello, Teo Teocoli, Bombolo ed altri. Il Bagaglino gestiva il villaggio.

Tra i presenti, illustri autorità: il ministro della Marina Mercantile, senatore Nicola Signorello; l'ammiraglio Comandante Marittimo della Sicilia; il prefetto di Palermo; il comandante del Porto di Palermo.

Nella mia qualità di responsabile dell'organizzazione venivo improvvisamente contattato dal Gabinetto della Prefettura con l'incarico di avvertire urgentemente il prefetto del disastro avvenuto pochi minuti prima.

Mi affrettai a passare la notizia al Prefetto che immediatamente avvisò il ministro, l'ammiraglio ed altre autorità che lasciarono contemporaneamente lo spettacolo, provocando l'interruzione dello stesso ed il propagarsi della ferale notizia.

C'erano presenti numerosi giornalisti e, primo tra tutti, il capo ufficio stampa della manifestazione Massimo De Angelis che diffuse subito la notizia per telefono alle agenzie: «*Qui Ustica, l'aereo di linea Bologna-Palermo è caduto in mare con oltre ottanta passeggeri*». Così il battesimo del disastro. Le autorità presenti lasciarono subito l'isola con gli elicotteri di servizio, ordinando nel contempo alla nave di ricerca scientifica *Bannok*, del Consiglio Nazionale delle Ricerche, ormeggiata in rada a Ustica per la manifestazione, di raggiungere il presunto luogo dell'incidente. Con la nave prese il largo anche il professor Paolo Colantoni, direttore di ricerca del Cnr, che era stato insignito del «Tridente d'Oro», premio che avrebbe dovuto ritirare il sabato sera insieme agli altri premiati: il fotografo Danilo Cedrone ed il tecnologo Giovanni Buttazzoni. Ovviamente la manifestazione venne interrotta in segno di lutto, Cedrone e Buttazzoni ricevettero il loro Tridente d'Oro in maniera informale il sabato 28 Giugno.

Due giorni dopo, la domenica 29 Giugno rientrò la nave *Bannok*, che aveva recuperato, ben lontano da Ustica, la coda dell'aereo mentre ancora galleggiava. Gli occupanti ci raccontarono che, raggiunto il luogo del disastro sabato mattina, avevano trovato la zona interdetta dai servizi di Stato ed erano stati invitati ad allontanarsi in quanto non c'erano superstiti da assistere.

Provvedemmo quindi a consegnare a Paolo Colantoni il suo «Tridente d'Oro» in banchina, prima che la nave lasciasse l'isola, con le menti offuscate dall'angoscia e da tanti interrogativi che solo 33 anni dopo quella tragedia cominciano ad avere qualche risposta.

«*That night at Spalmatore, when the disaster hit us*»



The unique memory for "Lettera" by Dr Lucio Messina, director of the Provincial Institute of Tourism of Palermo.

It was the evening on Jun, 27<sup>th</sup> 1980, the second to last day of the 22<sup>th</sup> Scuba Activities International Panel, arranged since 1959 by the Provincial Institute of Tourism of Palermo, where I was an officer since 1952 and which I directed since 1977.

All the viewers were at the Punta Spalmatore Village for the amazing show of the Bagaglino theatre from Rome with Oreste Lionello, Teo Teocoli, Bombolo and others. The Bagaglino managed the village.

Among the guests, there were eminent authorities: the Minister of Merchant Navy, Senator Nicola Signorello; the Admiral Marine Commander of Sicily; the Prefect of Palermo; the Commander of the Harbour of Palermo.

As chief organizer, I was suddenly assigned by the Prefecture to inform immediately the Prefect about the disaster occurred few minutes before.

I told the message quickly to the Prefect, who immediately informed the Minister, the Admiral and other authorities who left the show all together, interrupting it and starting the terrible news dissemination.

There were many journalists and, first of them, the press office manager of the Panel Massimo De Angelis who immediately spread the news by phone to all the press agencies: «*Here Ustica, the airplane on route Bologna-Palermo fell down into the sea with its more than 80 passengers*». That was the disaster's initiation.

The authorities left immediately the Island by service helicopters, ordering meanwhile to the CNR scientific research ship *Bannock* docked at the harbour of Ustica for the Panel, to reach the figured place of the accident.

On board there was professor Paolo Colantoni, CNR researcher director, honored by the «Golden Pitchfork», the prize he was supposed to take on Saturday night together with the other winners: the photographer Danilo Cedrone and the technologist Giovanni Buttazzoni.

Of course the Panel was interrupted in mourning, Cedrone and Buttazzoni received their Golden Pitchfork unformally on Saturday Jun, 28<sup>th</sup>.

Two days after, on Sunday Jun, 29<sup>th</sup> the *Bannock* got back, after rescuing, very far from Ustica, the floating plane tail. The crew told us that, once in the disaster place on Saturday morning, the area was forbidden by State services and they were thrown out, because there were no survivors to help.

We gave to Paolo Colantoni his «Golden Pitchfork» on the dock, before the ship left the Island, with our minds in anguish and questioning things that, only 33 years after the tragedy, begin to have some answers.

LUCIO MESSINA