

# L'ombra della strage sul disastro aereo di Montagna Longa

Fra le 115 vittime c'era il sindaco di Ustica Lillo Maggiore  
Un 'docuromanzo' ripropone il caso dopo mezzo secolo

di Franco Foresta Martin

**S**i evocano Punta Raisi e le vittime di un aereo che non arrivò mai, e la mente corre inevitabilmente alla cosiddetta «Strage di Ustica» del 27 giugno 1980. Ma quella che stiamo per raccontarvi è un'altra storia, poco rievocata e quasi dimenticata, che precede di otto anni la «Strage di Ustica». È la storia del disastro aereo di Montagna Longa, un rilievo di 975 metri, appena 2 km a sud dell'aeroporto palermitano. Su quel massiccio carbonatico, che fa parte del ramo occidentale dei monti di Palermo, la notte di venerdì 5 maggio 1972, poco dopo le 22,20, andò a schiantarsi un Dc8 dell'Alitalia proveniente da Roma, carico di 108 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio: tutti morti. La notte era calma, la visibilità buona. I piloti del Dc8 avevano da poco scambiato qualche battuta con i colleghi di un altro aereo in attesa di decollo sulla pista. Poi il silenzio e l'impatto sulla montagna.

Mezzo secolo è trascorso. Ce ne occupiamo perché in quel volo, fra i tanti personaggi siciliani, alcuni dei quali ben noti e titolati, che rientravano nei luoghi di residenza per prendere parte alle elezioni politiche anticipate, c'era anche il sindaco di Ustica Litterio (Lillo) Maggiore. Ce ne occupiamo perché abbiamo letto un recente libro del giornalista, scrittore e documentarista televisivo Fabrizio Berruti che ricostruisce il disastro di Montagna Longa riproponendo un inquietante sospetto: non fu un incidente, ma una strage provocata da una bomba posta a bordo dell'aeromobile. Secondo l'autore, fu un attentato di stampo terroristico che s'inseriva nella strategia della tensione dilagante in quegli anni. Non a caso il libro è icasticamente intitolato «Settanta», con l'evidente intento di creare una *liaison* fra gli anni passati alla storia come quelli delle stragi e del piombo e la catastrofe aerea di Montagna Longa.

Il genere del libro di Berruti è quello del docuromanzo (definizione data dallo stesso autore), cioè di un ibrido che tiene insieme atti di commissioni d'inchiesta e procure; citazioni di articoli pubblicati su giornali; ricostruzioni romanzesche ma verosimili di complotti eversivi e finanche storie di travolgenti passioni sentimentali. Alcuni dei personaggi coinvolti, che a suo tempo ebbero pubblica notorietà, sono citati per nome e cognome; altri protagonisti restano



nell'anonimato, anche se talvolta sono riconoscibili per chi conserva memoria di quelle lontane vicende. Probabilmente la forma del docuromanzo è un espediente dell'autore per rispettare la volontà di chi gli ha reso testimonianze ma non desidera esporsi in prima persona; e per sostenere la tesi della strage progettata al tavolino senza incorrere in smentite. Non a caso Berruti, citando Pierpaolo Pasolini a proposito delle trame eversive degli anni Settanta, ripete con lui: «Io so tutti questi nomi e so tutti i fatti di cui si sono resi colpevoli. Io so, ma non ne ho le prove».

Per quanto presentata in forma di realtà romanzesca, la ricostruzione di Berruti poggia su tre documenti

*I resti dell'aereo su Montagna Longa.*



autentici. Il primo documento consiste nei risultati della frettolosa (due settimane) commissione parlamentare d'inchiesta che addossò il disastro aereo all'imperizia dei piloti, addirittura adombrando un loro stato mentale alterato: «Il comandante... ha commesso molte imprecisioni sia nella forma che nel contenuto dei messaggi. Imprecisioni indicative di una poca concentrazione nel disimpegno delle mansioni, come se si fossero affievoliti, per motivi imprecisabili, i normali processi della sfera intellettuale».

Su questi severi giudizi della commissione d'inchiesta l'autore di «Settanta» è categorico: furono forzati e falsati. La verità dei fatti accaduti fu piegata alla ragion di Stato. Troppe stragi, attentati e omicidi di personaggi illustri si erano succeduti nel giro di pochi anni; finanche un tentativo fallito di golpe. Non si voleva aggiungere un altro sanguinoso episodio che stravolse l'esistenza di centinaia di famiglie e turbò profondamente l'opinione pubblica. L'aeromobile era un gioiello della flotta italiana e di quelle internazionali; l'aeroporto di Punta Raisi, per quanto contestato e carente anche dal punto di vista della sicurezza, andava preservato; non restava che addossare la colpa ai poveri piloti.

Il secondo documento autentico sui cui poggia la tesi di Berruti è un rapporto (riprodotto integralmente nell'appendice del volume) redatto da un cocciuto e scomodo vicequestore della squadra di Polizia Giudiziaria di Marsala e indirizzato per competenza a sette procure della Repubblica nell'agosto del 1977 (5 anni dopo il disastro). In quaranta pagine fitte di nomi, date e fatti, il funzionario tessava una trama da cui emergeva che fascisti, personaggi dei servizi deviati e mafiosi, in combutta fra loro, rapivano, ammazzavano e mettevano bombe, con lo scopo di gettare il Paese nel caos e orientare l'opinione pubblica verso governi autoritari. Il disastro del Dc8 sarebbe stato parte di questa strategia. Ma la carica esplosiva collocata a bordo sarebbe dovuta esplodere dopo l'atterraggio e lo sbarco dei passeggeri, solo a scopo dimostrativo. Invece un ritardo di quasi mezzora alla partenza avrebbe provocato l'abbattimento nella fase finale del volo. In effetti, quella sera del 5 maggio 1972, attorno alle 22,20, alcuni testimoni oculari fra Cinisi e Carini, a ridosso di

Montagna Longa, dichiararono di aver visto l'aereo in fiamme prima dell'impatto contro la montagna.

Ai tempi del rapporto del vicequestore, la tesi dell'errore umano era istituzionalmente consolidata e nessuno degli organi giudiziari sollecitati se la sentì di riaprire il caso ordinando nuove indagini e perizie. Il dossier fu archiviato.

Il terzo e, a nostro avviso, più significativo documento che rappresenta un pilastro portante del docuromanzo di Berruti è una più recente (2018) perizia tecnico-scientifica affidata a un professore di Ingegneria Aerospaziale della Università di Palermo da un gruppo di familiari delle vittime. In 160 pagine fitte di calcoli e valutazioni, redatte nell'arco di diciassette mesi, l'esperto giudica incredibile che tre piloti con consolidata esperienza di volo possano commettere tutti lo stesso errore, ossia mancare la pista e procedere verso la montagna. Inoltre, evidenzia il mistero della inesistente registrazione dei parametri di volo nella cosiddetta 'scatola nera', il cui nastro appare tranciato, sollevando dubbi di manomissione. Infine, l'ingegnere sviluppa un calcolo per valutare l'energia che avrebbe dovuto sviluppare il Dc8 all'impatto contro il costone roccioso e rileva che, sulla base degli effetti sul terreno, c'è un ingiustificabile deficit energetico: mancano quei vistosi e persistenti segni come il cono di fiamma e la vetrificazione silicea che si producono in questi casi nell'area d'urto. Un deficit tanto rilevante da indurre a pensare che l'aereo sia esploso in volo prima dell'impatto, dissipando così in aria gran parte della sua energia. Insomma, gli studi sulla dinamica dell'impatto rafforzano l'ipotesi dell'abbattimento a causa di un ordigno a tempo collocato a bordo.

Ma neppure questa perizia è stata sufficiente a fare riaprire le indagini sul caso. E all'autore di «Settanta» non resta che chiudere il suo docuromanzo con il mesto pellegrinaggio a Montagna Longa di una hostess miracolosamente scampata al disastro grazie a un'avventura sentimentale che la indusse a rinunciare al suo turno di volo.

FRANCO FORESTA MARTIN

L'autore, usticese, è socio fondatore e Presidente Onorario del Centro Studi.