

“Montagna Longa 1972: incidente aereo o sabotaggio?”

Gen. Isp. (r) Antonio De Rosa

In Italia è sempre difficile ritenere chiusi i casi giudiziari, sia quando le indagini non siano approdate ad alcuna conclusione certa, sia quando uno o più procedimenti giudiziari abbiano portato a condanne definitive in Cassazione: magari si continuano a cercare mandanti, registi occulti o verità inconfessabili.

Talvolta ciò avviene anche nel mondo aeronautico. In un recente libro di Luigi Troiani (*Il comandante restò sulla collina*, Feltrinelli), l'autore ripercorre la vita del pilota del velivolo FIAT G.212 che il 4 maggio 1949 cadde sulla collina di Superga (Torino) e dedica varie pagine alla lacunosa indagine tecnica (di cui pare non vi sia più traccia) su quel drammatico disastro aereo, in cui perirono tra gli altri i calciatori del mitico “Grande Torino”.

E dopo cinquant'anni si è tornato parlare anche dell'incidente aereo accaduto il 5 maggio del 1972 a Montagna Longa, nei pressi di Palermo, mettendo in discussione quanto all'epoca accertato dall'inchiesta tecnica e da quella giudiziaria e cercando di far riaprire le indagini. Si è ipotizzato che non si fosse trattato di un incidente di volo, ma di un atto di sabotaggio.



Premesso che, per rispetto verso le vittime ed i loro familiari, non formulerò giudizi sulla vicenda, confesso che fino a poco tempo fa credevo che l'incidente di Montagna Longa fosse ormai dimenticato e relegato solo in alcuni testi di diritto della navigazione aerea.

Personalmente lo utilizzavo nelle lezioni di diritto della navigazione in Accademia Aeronautica, perché è uno dei casi in cui un incidente di volo ha avuto un lungo procedimento penale giunto fino alla Corte di Cassazione.

Lo citavo come esempio del conflitto che esisteva all'epoca tra la sicurezza del volo ed i tecnicismi giuridici, per evidenziare come il mancato recepimento nel nostro ordinamento degli Annessi ICAO (in quella circostanza l'Annesso 14 “Aeroporti”), se nel caso concreto aveva fatto escludere la responsabilità penale degli operatori aeronautici autori di presunte omissioni, in via generale, finiva, però, per condizionare negativamente la sicurezza del volo, perché non rendeva obbligatorie le prescrizioni di sicurezza e prevenzione degli incidenti contenute negli Annessi ICAO.

Ricordo, per inciso, che il completo recepimento degli Annessi ICAO si è



realizzato solo con i decreti legislativi n. 96/2005 e n. 151/2006, con la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione.

I dati dell'incidente

L'incidente avvenne la sera del 5 maggio 1972, alle ore 22,24, quando un velivolo civile DC 8, che compiva la rotta da Fiumicino a Palermo, in fase di atterraggio sull'aeroporto di Punta Raisi, impattò contro il rilievo montuoso della Montagna Longa, nel territorio di Carini (PA).

Nell'occorso morirono 108 passeggeri e i 7 membri dell'equipaggio. Per lungo tempo, detenne il triste primato del più grave incidente dell'aviazione civile italiana, fino al disastro aereo di Linate del 2001.

I piloti erano tutti esperti, il comandante, qualche tempo prima, aveva pilotato l'aereo che aveva condotto Papa Paolo VI in India.

L'inchiesta tecnica

Nel corso dell'inchiesta tecnica, gli esperti della McDonnell Douglas, società costruttrice dell'aereo, scartarono l'ipotesi di guasti all'aeromobile; così come quelli della Rolls Royce escludono che ci fossero stati problemi ai motori di loro produzione.

L'inchiesta tecnica del Ministero dei Trasporti accertò che il *crash recorder* non funzionava e attribuì le cause dell'incidente al fattore umano, cioè alla mancata osservanza da parte dei piloti del manuale di volo e all'insufficiente osservazione dell'esterno della cabina di pilotaggio, ma rilevò, comunque, che il faro di aeroporto non era stato reinstallato dopo la manutenzione.



Le conclusioni giudiziarie

L'inchiesta giudiziaria avviata dalla Procura di Palermo fu trasferita a Catania perché tra le vittime c'era anche un magistrato palermitano. Durante il processo fu ritenuto che l'incidente fosse stato determinato da tre concause:

- a) la colpa dei piloti che avevano lasciato la quota di sicurezza di 5.000 ft. senza avere il campo in vista;
- b) la colpa del direttore dell'aeroporto che non aveva fatto reinstallare il faro rotatorio di aerodromo, smontato qualche tempo prima per lavori di manutenzione delle piste;

- c) la colpa del controllore militare (ricordo che all'epoca i controllori di volo erano ancora tutti militari), che avrebbe omesso di avvisare i piloti che l'aereo si trovava fuori rotta.

Il procedimento si concluse con:

- a) l'affermazione dell'errore dei piloti;
- b) l'assoluzione del direttore dell'aeroporto e di altre due persone. Questi, infatti, non avevano, secondo i giudici, il dovere di far reinstallare il faro rotatorio di aeroporto, in quanto l'Italia non aveva ancora recepito gli Annessi alla Convenzione di Chicago e, in particolare l'Annesso 14, per il quale gli aeroporti aperti alle operazioni di volo notturne, debbono essere dotati di un faro di aerodromo (ricordo, infatti, che, all'epoca, l'ordinamento italiano, con la legge n. 213/1983 e il D.P.R. n. 461/1985, si era limitato a recepire solo i principi degli Annessi ICAO, ma non i singoli Annessi);
- c) il proscioglimento del controllore militare, dato che la prassi operativa non prevedeva che i controllori del traffico aereo avessero il dovere di fornire ai piloti informazioni concernenti il tipo, la quantità e l'altitudine di ostacoli naturali lungo la rotta. E ciò malgrado gli addetti alla torre si fossero accorti – secondo quanto contestato nel capo di imputazione - *«che l'aeromobile si dirigeva sui monti a sud dell'aeroporto»*.

Il giudizio venne confermato dalla Corte di Cassazione che, con la sentenza n. 4300 del 4 aprile 1984, rigettò il ricorso del Procuratore Generale, affermando che *«l'interruzione del servizio del faro di un aerodromo non può configurarsi come violazione di legge, poiché l'installazione del faro medesimo non costituisce un obbligo giuridico, ma è rimessa alla discrezionalità del direttore dell'aeroporto»*, mentre può eventualmente *«essere valutata soltanto sotto il profilo della colpa generica, purché sia ravvisabile il nesso di causalità con l'evento integrante il reato»*.



Ma la Corte riconobbe che i giudici di merito, nei due precedenti gradi di giudizio, avevano escluso il nesso di causalità tra la mancanza del faro e l'incidente di volo (cfr. Pietro Antonio Sirena, *Il settore aeronautico – L'elaborazione giurisprudenziale italiana*, reperibile in Internet).

Le altre ipotesi

Ma già pochi giorni dopo il disastro, l'agenzia Reuters avanzò l'ipotesi della presenza di una bomba a bordo del velivolo. Molti anni dopo, la sorella di una delle vittime rinvenne un rapporto di un funzionario della Polizia di Stato, risalente al 1977, nel quale si sarebbe sostenuto che l'aereo era stato colpito da proiettili durante un'azione bellica di un gruppo sovversivo, in collaborazione con alcuni mafiosi, volta a condizionare le imminenti elezioni politiche (si votò il 7 e l'8 maggio).

Nel 2014, poi, l'associazione dei familiari delle vittime chiese alla Procura di Catania la riapertura dell'inchiesta. A sostegno della richiesta fu depositata la foto di un pezzo di ala del DC 8, scattata il giorno dopo l'incidente, in cui si notavano tre fori d'entrata di proiettili di grosso calibro. Fu anche evidenziato che dalle comunicazioni Terra/Bordo/ Terra agli atti dell'inchiesta risultava che nel pomeriggio dell'incidente, in Sicilia, era in corso un'esercitazione NATO.

Ma la magistratura siciliana non riaprì l'inchiesta su un evento che, riproponendo uno scenario di guerra, aveva alcuni elementi per trasformare l'incidente di Montagna Longa in una "nuova Ustica".

E per arricchire il campo dei misteri e del complottismo, sempre vivo in eventi di questo genere in Italia, si sottolineò che nella tragedia erano perite alcune persone note. Tra le vittime c'era il magistrato palermitano Ignazio Alcamo, che aveva disposto il soggiorno obbligato per un discusso costruttore edilizio palermitano e per Antonietta Bagarella, futura moglie di Totò Riina. C'erano il comandante della Guardia di Finanza di Palermo Antonio Fontanelli e il regista Franco Indovina, che all'epoca raccoglieva elementi per un film su Enrico Mattei, utilizzando tra le fonti anche la giornalista de "L'Ora" e di "Paese Sera", Angela Fais, anch'ella perita nell'incidente. C'erano ancora Letterio Maggiore, l'ex medico del bandito Salvatore Giuliano, e il giornalista e politico comunista Alberto Scandone. Tutte vittime eccellenti, che probabilmente rientravano a Palermo per votare alle elezioni, e che potevano far ipotizzare un atto di sabotaggio per sopprimere uno di loro.

L'ipotesi del sabotaggio

Il prof. Rosario Ardito Marretta, docente di aerodinamica e dinamica dei fluidi presso il Dipartimento di Ingegneria dell'Università di Palermo, in un suo libro (*Unconventional Aeronautical Investigatory Methods The Case of Alitalia Flight AZ 112*, Cambridge Scholars Publishing), al termine di uno studio commissionato



dall'associazione dei familiari delle vittime, è giunto, nel 2017, a conclusioni molto diverse da quelle a cui erano pervenuti i giudici nei due gradi di giudizio e in Cassazione ed ha ipotizzato un atto di sabotaggio.

In un articolo di stampa un giornalista (cfr. Francesco Terracina, *L'ultimo volo per Punta Raisi*, "La

Sicilia on-line", gennaio 2022) scrive che il docente è arrivato a queste conclusioni attraverso prove di laboratorio e l'utilizzo di modelli matematici che all'epoca non potevano essere applicati per l'assenza di quei sistemi informatici che oggi consentono calcoli estremamente complessi e veloci.

Il prof. Marretta sostiene che l'inchiesta giudiziaria si limitò a prendere atto che la scatola nera dell'aereo era guasta e che non era stata utile ad accertare cosa era avvenuto negli ultimi minuti del volo.

Ma dall'esame del manuale di volo del DC 8, risulta che quel tipo di guasto, considerato particolarmente grave, avrebbe dovuto impedire il decollo del velivolo.

Inoltre il nastro della scatola nera fu trovato spezzato e non aveva registrato le ultime sette ore di volo.

Ciò significherebbe – secondo il docente - che almeno cinque equipaggi che si erano alternati, negli ultimi giorni, ai comandi, non si erano accorti del mancato funzionamento dello strumento.

Marretta ritiene questo fatto impossibile, in quanto il DC8 era stato sottoposto a manutenzione il 30 aprile, cinque giorni prima dell'incidente, e le sette ore di registrazione mancanti erano proprio la somma dei tempi di volo del DC 8 fino al momento del disastro. Da ciò formula l'ipotesi di un sabotaggio per impedire ai piloti di accorgersi del guasto.

Un altro elemento a sostegno della sua tesi, scaturirebbe dall'osservazione delle foto del relitto dell'aereo e del terreno su cui il velivolo si schiantò, confortate da simulazioni effettuate in laboratorio. Il relitto presenta la parte destra dell'impennaggio di coda particolarmente danneggiata dalle fiamme di un incendio, mentre la parte sinistra non ha segni di bruciatura, così come altri oggetti rinvenuti sul terreno.



Ciò indicherebbe che il gran quantitativo di carburante imbarcato prima del decollo non si era bruciato sul terreno che, peraltro, a fronte di temperature vicine agli 800 gradi avrebbe dovuto subire un processo di vetrificazione, che avrebbe impedito la ricrescita dell'erba, cosa che non trovava riscontri oggettivi.

Secondo il docente universitario – scrive ancora Terracina – il carburante sarebbe fuoruscito dai serbatoi nella fase finale del volo, attraverso un foro vicino alla manichetta d'espulsione del kerosene, sull'ala destra, e ciò potrebbe essere stato causato dall'esplosione di una micro carica posta in un piccolo incavo dell'ala destra.

Il prof. Marretta dichiara testualmente «*Non parlerei di ipotesi, perché la probabilità di ciò che sostengo è talmente alta da superare quella che l'esame del DNA fornisce sull'identità di una persona*».

In ogni caso, a detta di un avvocato dell'associazione dei familiari delle vittime, a fronte dell'ultima istanza di riapertura dell'inchiesta sull'incidente, sulla base degli studi del prof. Marretta, la Procura di Catania avrebbe ritenuto tali elementi insufficienti,

perché qualunque indagine si fosse fatta, non si sarebbero comunque potute individuare le cause e i responsabili.

Ognuno si faccia la sua idea

Come ho detto all'inizio, per rispetto verso le vittime del disastro aereo e dei loro familiari, mi astengo da ogni giudizio sulla vicenda. Lascio ad ognuno la possibilità di



documentarsi e approfondire i tanti aspetti, traendone i propri convincimenti, leggendo gli atti dell'inchiesta tecnica, le sentenze, i libri, gli articoli di stampa pubblicati sull'argomento, guardando i video disponibili su Youtube (cfr. Alberto Bonato, *La storia del secondo disastro aereo più grande della storia italiana*) o ascoltando il podcast di radio RAI (Rita Pedditzi, *Montagna Longa incidente o attentato*, Radio RAI-Inviato speciale 23/4/2022).

Ognuno potrà giudicare se, a suo tempo, le indagini tecniche e quelle giudiziarie siano state fatte bene o male; se le conclusioni giudiziarie abbiano voluto coprire altre verità; se la tesi del sabotaggio abbia un suo fondamento o se invece faccia parte dell'ennesima teoria complottistica avente ad oggetto un incidente aereo avvenuto in Italia.

Per l'esperienza che ho maturato nei 38 anni di servizio in Aeronautica, in cui ho partecipato a varie inchieste tecniche e ho lavorato per molti anni sugli aspetti legali degli incidenti di volo militari e civili, sono dell'avviso che raramente si riesce a scoprire la verità "vera" di un incidente di volo, a meno che non si disponga dei dati dei registratori di volo, il *Flight Data Recorder* e il *Cockpit Voice Recorder* perfettamente funzionanti.

In molti casi, purtroppo, bisogna accontentarsi solo della causa o delle cause "più probabili". E queste, comunque, sono assolutamente utili e necessarie per prevenire altri incidenti, ciò che è il vero scopo della sicurezza del volo, ma non servono per la ricerca delle responsabilità giuridiche che, è bene chiarirlo, non appartiene al mondo della sicurezza del volo.

L'U.E propulsore della sicurezza volo

In conclusione, osservo che rispetto agli anni in cui è accaduto l'incidente di Montagna Longa, tanto è stato fatto a livello internazionale, europeo e nazionale per favorire la sicurezza del volo.

Il grande lavoro dell'ICAO e, soprattutto negli ultimi 30 anni, quello della Commissione Europea, sono stati preziosi.

Da convinto europeista, affermo che l'Europa è stato un vero e forte propulsore della sicurezza del volo in Italia.

Si pensi alla direttiva europea del 1994, che ha portato l'Italia a costituire, nel 1999, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV). Si pensi al regolamento europeo che, nel 2002, ha creato l'EASA (European Union Aviation Safety Agency) o al pacchetto dei Regolamenti del Cielo Unico Europeo del 2004, che, tra il 2005/2006, ha portato alla tanto attesa modifica della parte aeronautica del Codice della Navigazione e alla norma (l'art. 690 del c.nav.) che prevede il recepimento, in via amministrativa, da parte dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), degli Annessi ICAO.

In Italia, poi, un grande merito va all'operato dell'ANSV, che si è fortemente impegnata per attuare quella collaborazione tra gli investigatori dell'Agenzia, la magistratura inquirente e la polizia giudiziaria, voluta dal Regolamento europeo 996/2010, a tutto vantaggio dell'investigazione e della prevenzione degli incidenti di volo.

(Le foto sono tratte da Internet dalle seguenti fonti: foto 1: www.pressenza.com; foto 2: Wikipedia; foto 3: [PalermoToday](#) e [Ragusa News](#); foto 4: [TP 24.it](http://TP24.it); foto 5: [Palermo Live](#); foto 6: Wikipedia, ANSA, [PalermoToday](#); foto 7: [Repubblica](#)).