

Doc. XXIII

n. 50

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
SUL TERRORISMO IN ITALIA E SULLE CAUSE DELLA
MANCATA INDIVIDUAZIONE DEI RESPONSABILI DELLE STRAGI**

istituita con legge 17 maggio 1988, n. 172

(composta dai senatori: *Gualtieri, Presidente; Battello, Bertoldi, Boato, Bosco, De Cinque, Ferrara Salute, Granelli, Graziani, Greco, Leonardi, Lipari, Macis, Manieri, Pasquino, Rastrelli, Sanna, Signori, Toth, Visca, Vitale*; e dai deputati: *Casini, Bellocchio, Vice Presidenti; Nicotra, Buffoni, Segretari; Biondi, Binetti, Ciccimessere, Cipriani, De Julio, Maceratini, Orlandi, Pacetti, Piccirillo, Pietrini, Rojch, Sanese, Scovacricchi, Serra, Tortorella, Zamberletti*)

**Relazione sull'inchiesta condotta sulle vicende connesse al disastro
aereo di Ustica**

approvata dalla Commissione nella seduta del 14-15 aprile 1992

con annesse: una nota integrativa redatta dal deputato De Julio e dal senatore Macis;
una nota integrativa redatta dal senatore Bosco

Comunicata alle Presidenze il 22 aprile 1992

ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge 17 maggio 1988, n. 172

SENATO DELLA REPUBBLICA - CAMERA DEI DEPUTATI

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
SUL TERRORISMO IN ITALIA E SULLE CAUSE
DELLA MANCATA INDIVIDUAZIONE DEI
RESPONSABILI DELLE STRAGI

IL PRESIDENTE

Roma, 22 aprile 1992

Prot. n. 3844/CS

Onorevole Presidente,

La Commissione che ho l'onore di presiedere nella seduta del 14-15 aprile 1992 ha ultimato la discussione ed ha approvato le relazioni sulle inchieste condotte: sugli ultimi sviluppi del caso Moro; sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica; sull'operazione Gladio; su episodi di terrorismo in Alto Adige.

Le trasmetto il testo degli elaborati, alcuni dei quali sono accompagnati dalle sottoelencate note integrative di cui la Commissione ha deciso la pubblicazione in annesso:

- a) per il caso Moro, nota integrativa del deputato Cipriani;
- b) sul disastro aereo di Ustica, due note integrative redatte rispettivamente: dal senatore Macis e dal deputato De Julio; dal senatore Bosco;
- c) per il caso Gladio, tre note integrative redatte, rispettivamente: dal deputato Zamberletti ed altri; dal deputato Buffoni; dal deputato CiccioMessere.

La informo, infine, che costituiscono parte integrante della relazione sul caso Gladio quattordici documenti, citati nel corpo della relazione stessa. Tali documenti, dei quali la Commissione ha deliberato la pubblicazione, Le saranno trasmessi non appena verrà meno il vincolo del segreto istruttorio.

L'occasione mi torna gradita per esprimere i sensi della mia più alta considerazione.


Libero Gualtieri

all.: 11

Onorevole
Senatore Prof. Giovanni Spadolini
Presidente
Senato della Repubblica

SENATO DELLA REPUBBLICA - CAMERA DEI DEPUTATI

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
SUL TERRORISMO IN ITALIA E SULLE CAUSE
DELLA MANCATA INDIVIDUAZIONE DEI
RESPONSABILI DELLE STRAGI

IL PRESIDENTE

Roma, 22 aprile 1992

Prot. n. 3844 / C S

Onorevole Presidente,

La Commissione che ho l'onore di presiedere nella seduta del 14-15 aprile 1992 ha ultimato la discussione ed ha approvato le relazioni sulle inchieste condotte: sugli ultimi sviluppi del caso Moro; sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica; sull'operazione Gladio; su episodi di terrorismo in Alto Adige.

Le trasmetto il testo degli elaborati, alcuni dei quali sono accompagnati dalle sottoelencate note integrative di cui la Commissione ha deciso la pubblicazione in annesso:

- a) per il caso Moro, nota integrativa del deputato Cipriani;
- b) sul disastro aereo di Ustica, due note integrative redatte rispettivamente: dal senatore Macis e dal deputato De Julio; dal senatore Bosco;
- c) per il caso Gladio, tre note integrative redatte, rispettivamente: dal deputato Zamberletti ed altri; dal deputato Buffoni; dal deputato CiccioMessere.

La informo, infine, che costituiscono parte integrante della relazione sul caso Gladio quattordici documenti, citati nel corpo della relazione stessa. Tali documenti, dei quali la Commissione ha deliberato la pubblicazione, Le saranno trasmessi non appena verrà meno il vincolo del segreto istruttorio.

L'occasione mi torna gradita per esprimerLe i sensi della mia più alta considerazione.


Libero Gualtieri

all.: 11

Onorevole
Professoressa Leonilde IOTTI
Presidente
Camera dei deputati

INDICE

RELAZIONE SULL'INCHIESTA CONDOTTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA	Pag.	9
CAPITOLO I. - Introduzione	»	11
CAPITOLO II. - Le operazioni di ricerca e soccorso	»	12
CAPITOLO III. - Le varie ipotesi	»	15
CAPITOLO IV. - Le prime fasi dell'inchiesta e le acquisi- zioni della magistratura	»	20
CAPITOLO V. - Gli accertamenti dell'Aeronautica milita- re: «Bilanciamento» e «Neutralizzazione» dell'ipotesi prevalente	»	25
CAPITOLO VI. - Il lungo letargo dell'inchiesta	»	33
CAPITOLO VII. - Le due relazioni peritali del collegio «Blasi»: 1989-1990	»	38
CAPITOLO VIII. - Gli interventi del Parlamento, del Gover- no e dei vertici istituzionali	»	43
CONCLUSIONI	»	51

*
* *
*

NOTA INTEGRATIVA DEL DEPUTATO DE JULIO E DEL SENATORE MACIS AL CAPITOLO VIII DELLA RELAZIONE SUL DISASTRO AEREO DI USTICA	»	53
NOTA INTEGRATIVA ALLA RELAZIONE, PRESENTATA DAL SENATORE BOSCO	»	59

**RELAZIONE SULL'INCHIESTA CONDOTTA SULLE VICENDE
CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA**

CAPITOLO I. INTRODUZIONE

Nella pagina conclusiva della relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro di Ustica, trasmessa al Parlamento il 1° ottobre 1990, ricordammo che, all'epoca, non era stata raggiunta la certezza sulle cause della perdita dell'aereo.

Questa certezza non è stata raggiunta nemmeno oggi, nell'aprile 1992.

I magistrati che conducono ora l'inchiesta hanno potuto completare il recupero delle parti del DC9 Itavia lasciate in fondo al mare, ma sono tuttora in attesa del responso delle varie perizie tecniche disposte. Essi hanno comunque tempo sino al 23 ottobre 1992 per concludere l'istruttoria in corso.

La Commissione può invece sin da ora presentare al Parlamento le sue valutazioni. Alla Commissione infatti è stato affidato il compito di accertare per quali motivi non si sia riusciti a chiudere un'inchiesta avviata ben 12 anni fa, nel giugno del 1980, e anche se si sia fatto tutto il possibile e il dovuto per conoscere la verità e per assegnare le responsabilità.

Quando fu presentata la prima relazione si era determinato un contrasto all'interno della Commissione peritale nominata dal giudice Bucarelli e presieduta dal professor Blasi. L'unanimità sulla ipotesi «missilistica», raggiunta soltanto un anno prima, era stata incrinata ed erano emerse due posizioni diverse: l'una favorevole all'ipotesi del missile, l'altra a quella della bomba.

Scrivemmo allora che per le risposte che la Commissione era chiamata a fornire, ben poco sarebbe cambiato qualora fosse prevalsa l'una o l'altra posizione.

I termini del problema sono rimasti gli stessi. Vi sono responsabilità che emergono indipendentemente dall'accertamento delle cause del disastro aereo.

Come i magistrati assegnati all'inchiesta hanno potuto accusare, ancor prima di attendere l'accertamento definitivo sulla meccanica dell'incidente, numerosi alti ufficiali dell'Aeronautica e dei Servizi di aver depistato le indagini e ostacolato l'attività dei vari organi inquirenti, così per la Commissione è possibile indicare al Parlamento le responsabilità dei poteri pubblici e delle istituzioni militari per avere trasformato una «normale» inchiesta sulla perdita di un aereo civile, con tutti i suoi 81 passeggeri, in un insieme di menzogne, di reticenze, di deviazioni, al termine del quale, alle 81 vittime, se ne è aggiunta un'altra: quell'Aeronautica militare che, per quello che ha rappresentato e rappresenta, non meritava certo di essere trascinata nella sua interezza in questa avventura.

Ecco perchè ribadiamo oggi, con maggiore forza di quanto avevamo fatto un anno fa, che si può cominciare a chiedere conto dei comportamenti di quanti hanno così a lungo e così pertinacemente ostacolato la ricerca della verità.

CAPITOLO II.

LE OPERAZIONI DI RICERCA E SOCCORSO

La sera del 27 giugno 1980, quando fu chiaro che il DC9 I-TIGI Itavia aveva interrotto ogni contatto a causa di un probabile incidente, l'organizzazione dei soccorsi si mise in moto preoccupandosi innanzitutto di individuare la possibile area di caduta dell'aeromobile.

Fino all'ultimo contatto radio, alle ore 20.57, il volo IH-870 tra Bologna e Palermo si era svolto regolarmente e l'aereo aveva seguito l'aerovia Ambra 13 assegnatagli dal piano di volo. Dopo la scomparsa del DC9 dagli schermi radar di «Roma-controllo» (ACC), alle ore 20.59"45, e dopo l'allertamento del centro di soccorso competente (RCC di Martina Franca), avvenuto attorno alle ore 21.20, il problema di delimitare l'area delle ricerche coinvolse principalmente i controllori di volo della sala operativa di Roma-Ciampino e gli operatori dei radar militari di Marsala e Licola, in grado di seguire la situazione nei cieli del basso Tirreno.

Questi centri esaminarono le registrazioni radio e i rilevamenti radar disponibili al fine di determinare l'ultimo «punto noto» del volo IH-870, così da poter restringere la zona su cui dirigere i mezzi di soccorso.

Le registrazioni telefoniche delle conversazioni intercorse tra centri radar e centri di soccorso, sequestrate il 15 novembre 1990 presso il 3° Roc di Martina Franca, rivelano quanto discordanti siano stati i dati forniti ai soccorritori.

In un primo momento ultimo «punto noto» fu considerato il contatto radio delle ore 20.57 con «Roma-controllo» (40° 12'N 13° 01'E); fu assunta poi come ultima posizione quella rilevata dal radar di Licola (39° 20'N 13° 10'E); infine si stabilì di dare maggior credito all'ultima battuta radar di Roma-Ciampino (39° 35'N 13° 04'E).

Poichè i resti affioranti dell'aereo furono rinvenuti in posizione 39° 49'N 12° 55'E, va rilevato che l'ultima battuta registrata dal sistema militare (Licola) distava circa 60 km. dal punto del probabile impatto, mentre l'ultima battuta del sistema civile (Ciampino) risultava distante circa 30 km. da tale punto.

Dalle febbrili comunicazioni telefoniche scambiate nella notte del 27 giugno per determinare il punto esatto di caduta del DC9 emerge un'ulteriore discordanza tra dati radar, dovuta alla presenza nei rilevamenti di Licola di due diverse tracce, interpretate ora come entrambe associabili all'I-TIGI Itavia ora come riferibili a due distinti traffici poco distanziati l'uno dall'altro (va ricordato che il tenente colonnello Guglielmo Lippolis, comandante dell'RCC di Martina Franca, nel riferire tale circostanza al generale Mangani, comandante del 3° ROC, optò decisamente per la presenza di un secondo aereo).

È indubbio che il contrasto tra dati della difesa aerea e dati del controllo del traffico aereo abbia avuto un ruolo determinante nell'iniziale disorientamento dei soccorsi. A questa incertezza nel

definire l'area delle ricerche va certamente imputata parte del ritardo con cui si è giunti a rintracciare i rottami dell'aereo. Dalla scomparsa del DC9 al ritrovamento dei suoi resti passarono circa dieci ore: un tempo certo troppo lungo nel caso vi fossero stati superstiti.

Va tuttavia chiarito, una volta per tutte, che l'ipotesi di un ammaraggio forzato del DC9, con conseguente annegamento dei superstiti, non trova riscontro in alcuno degli accertamenti condotti dalla Commissione, la quale - proprio per il forte impatto emotivo di quest'ipotesi e per le implicazioni che una sua eventuale conferma avrebbe avuto nella determinazione delle responsabilità connesse ai ritardi nei soccorsi - ad essa ha dedicato la massima attenzione.

In particolare è stata sottoposta ad attenta verifica la tesi, proposta con insistenza nell'estate 1990, con dichiarazioni alla stampa, del capitano di vascello Bonifacio, il quale comandava il Breguet Atlantic che per primo la mattina del 28 giugno avvistò i resti dell'aereo. Secondo Bonifacio il DC9, prima di inabissarsi nelle acque del Tirreno, avrebbe galleggiato per alcune ore quasi integro e i passeggeri, ipoteticamente rimasti in vita fino a quel momento, sarebbero periti per annegamento nella fase in cui il velivolo sprofondò.

La versione riportata dal settimanale «L'Europeo» è profondamente diversa da quella resa dallo stesso Bonifacio ai magistrati; va comunque rilevato che Bonifacio ha negato di avere mai detto quanto invece attribuitogli nei citati servizi giornalistici. Ma anche sulla attendibilità della versione narrata da Bonifacio ai magistrati è lecito formulare gravi e motivate riserve.

Giova infatti ricordare che:

1) il tempo di galleggiamento del DC9, desumibile dalla «versione Bonifacio» sarebbe stato di circa 10 ore, il che appare del tutto incompatibile con le indicazioni del manuale operativo del DC9, secondo cui il tempo di galleggiamento del velivolo in assenza di danno strutturale è di circa 4 minuti;

2) i periti d'ufficio nominati dal sostituto procuratore della Repubblica di Palermo, dottor Guarino, hanno riscontrato sui cadaveri sottoposti a perizia autoptica lesioni da «grande traumatismo contusivo» e gravi mutilazioni (quali ad esempio lo sfacelo facciale, l'amputazione traumatica di arti ecc.), ed hanno poi espressamente escluso l'ipotesi di morte per annegamento;

3) nel rapporto di volo redatto lo stesso giorno, Bonifacio ha scritto di avere, nella fase iniziale delle ricerche, osservato «pochi oggetti e nessuno attribuibile con certezza al velivolo», ed ha altresì ommesso qualsivoglia riferimento alla asserita localizzazione di una «massa», cioè del DC9 Itavia, sospesa a circa 50 metri di profondità;

4) «la versione Bonifacio» risulta inoltre smentita nel suo complesso dalle deposizioni rese al giudice istruttore Priore dai militari facenti parte dell'equipaggio del Breguet Atlantic;

5) la ormai accertata perdita della integrità strutturale del DC9 è logicamente incompatibile con l'ipotesi di un galleggiamento prolungato che presupporrebbe, invece, l'integrità dell'aereo.

Infine, talune circostanze che sembrano poter confermare l'attendibilità della «versione Bonifacio» sono apparse, ad un esame più approfondito, anch'esse destituite di fondamento.

Così è stato appurato che nessuno dei cadaveri recuperati aveva agli arti legacci antiemorragici o altri rimedi di fortuna idonei a tamponare ferite non gravi.

È stato possibile escludere, poi, che tutti i cadaveri recuperati fossero completamente nudi, in quanto alcuni erano invece quasi interamente vestiti, cosicchè è venuto meno ogni supporto alla tesi secondo cui durante il galleggiamento del velivolo i passeggeri tutti avrebbero avuto il tempo di liberarsi dell'ingombro degli abiti prima di tentare di fuoriuscire dal velivolo.

Infine, si è accertato che il recupero del cadavere di una donna che stringeva a sè il figlioletto in realtà non è mai avvenuto; i due corpi, infatti, sono stati recuperati separatamente in momenti diversi e sono stati avvolti in unico telo per decisione assunta da un marinaio dell'incrociatore «Doria» addetto alle operazioni di ricomposizione dei cadaveri recuperati.

CAPITOLO III.

LE VARIE IPOTESI

Nella prima relazione preliminare della commissione Luzzatti, aggiornata al 31 luglio 1980 e trasmessa dal ministro dei trasporti Formica al Parlamento il successivo 8 agosto, si può leggere: «Sono state formulate una serie di ipotesi di lavoro sulle cause dell'incidente: 1) collisione in volo, 2) deflagrazione da ordigno esplosivo a bordo, 3) missile, 4) presenza di materiale pericoloso a bordo, 5) rilevante cedimento strutturale. Nessuna di queste ipotesi poteva essere privilegiata nei confronti delle altre in base ai dati in possesso della Commissione. La priorità di indagine è scaturita quindi non dalla maggiore probabilità di evento, bensì dalla possibilità e necessità di intervento, ai fini preventivi. Pertanto l'ipotesi di danneggiamento strutturale è stata seguita con particolare riguardo, senza tralasciare tutte le indagini relative all'accertamento di validità delle rimanenti».

La Commissione dava comunque per acquisito un risultato certo: che il decesso di tutte le 81 vittime era avvenuto per effetto di decompressione esplosiva.

Che tipo di riscontro, negativo o positivo, ha avuto ciascuna di queste ipotesi di lavoro nel corso dei primi, decisivi mesi dell'inchiesta?

L'ipotesi della presenza a bordo di materiale pericoloso non ha avuto alcun seguito di rilievo e può considerarsi eliminata dal campo sin dall'inizio delle indagini.

Quanto all'ipotesi del cedimento strutturale, non vi è dubbio che subito dopo l'incidente essa risultava, agli occhi dell'opinione pubblica, intuitivamente credibile, soprattutto a causa della cattiva fama di cui godeva la società Itavia. Lo stesso giudice Guarino, incaricato delle prime indagini, nella sua audizione del 3 dicembre 1991 davanti alla Commissione, ha affermato che «la prima opinione diffusa - probabilmente infondata - fu quella del cedimento strutturale» (resoconto stenografico della 97ª seduta, pag. 20).

Tale opinione fu condivisa anche all'interno dell'Aeronautica militare come è emerso dalle deposizioni rese alla Commissione dai generali Mangani, Ferri e Fazzino e dal tenente colonnello De Angelis. Un rapporto trasmesso il 7 luglio 1980 dal comandante del raggruppamento dei centri del Controspionaggio di Roma al direttore del Sismi, nel riportare come possibile causa del disastro il distacco del cono di coda, affermava che ad avviso degli esperti dell'Aeronautica «fino a quando non sarà recuperata la scatola nera e altre parti importanti dell'aereo [...] sarebbe stato difficile stabilire anche approssimativamente la verità sulle cause che hanno determinato il disastro». Questo documento appare di particolare interesse perchè in esso emerge per la prima volta una linea di indagine per così dire «rinunciataria», tendente a rinviare al recupero del relitto - che all'epoca appariva del tutto improbabile - l'accertamento delle cause della perdita dell'aereo.

Anche l'onorevole Forlani, presidente del Consiglio a partire dal 18 ottobre 1980, ascoltato dalla Commissione il 23 ottobre 1991, ha ricordato che «nell'ambito della Difesa e dell'Aeronautica, fra le ipotesi formulate la più probabile era ritenuta quella che attribuiva la disgrazia ad un cedimento strutturale dell'aereo» (resoconto stenografico della 92ª seduta, pag. 13).

Tuttavia l'8 luglio 1980 il ministro dei trasporti Formica, rispondendo in Senato ad interrogazioni e interpellanze sulla sciagura, riferì che dalla documentazione tecnica sullo stato di navigabilità del DC9 fornita dal Registro aeronautico italiano (RAI) risultava che l'aereo era stato regolarmente sottoposto al programma di manutenzione e ispezione approvato e svolto sotto la sorveglianza del RAI stesso.

Ai primi di dicembre la commissione Luzzatti consegnò al ministro Formica una seconda relazione preliminare che il 13 dicembre fu trasmessa al Presidente del Consiglio, al Ministro della difesa e alle Camere.

L'ipotesi del cedimento strutturale veniva giudicata «priva di fondamento» in quanto non trovava «riscontro nè nello stato di manutenzione dell'aeromobile, nè nella sua condotta operativa, nè nelle risultanze dei dati radar». Tra l'altro si affermava che le condizioni meteorologiche al momento del disastro non presentavano turbolenze significative; che gli echi radar successivi non erano coerenti con la dinamica che avrebbero avuto i relitti nel caso di cedimento strutturale; che i dati radar e le risultanze medico-legali attestavano la subitanità dell'evento, di durata inferiore al secondo; che dall'esame delle comunicazioni terra-bordo-terra non emergeva alcuna preoccupazione dell'equipaggio fino al momento dell'incidente.

Peraltro, più o meno contemporaneamente, il 18 dicembre 1980, il SISMI inviò un appunto all'onorevole Mazzola, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega per i Servizi, in cui si dava conto dell'orientamento del Servizio informazioni operative e sicurezza (SIOS) dell'Aeronautica, appreso in via riservata. Il SIOS continuava a privilegiare l'ipotesi del cedimento strutturale benchè l'Aeronautica potesse disporre degli stessi elementi di conoscenza in possesso della commissione Luzzatti (dati radar, situazione meteorologica, comunicazioni terra-bordo-terra, stato di manutenzione del DC9 e casistica dei precedenti incidenti occorsi ad aerei dello stesso tipo).

La terza ipotesi è quella della collisione con un altro aereo.

La possibilità che nel disastro fosse coinvolto un velivolo militare determinò una immediata attivazione dell'Aeronautica. Le ricerche effettuate sembrano aver fornito un esito pressochè certo, in senso negativo, in un tempo brevissimo.

Il generale Mangani, comandante del 3º ROC di Martina Franca, ha testimoniato alla Commissione: «Visto che l'aereo non aveva risposto e non era stato notato in condizione di avaria, la mia preoccupazione fu quella di accertare se vi fosse stata una collisione e pertanto chiesi immediatamente di verificare se anzichè un solo aereo nell'incidente fossero coinvolti due velivoli. Quella era infatti l'eventualità che al momento mi sembrava la più evidente o la più probabile e plausibile. Ebbi ripetute assicurazioni che non vi erano velivoli nelle vicinanze e da quel momento il mio interesse fu rivolto al soccorso» (resoconto

stenografico della 34ª seduta, pag. 158). Tali assicurazioni, ha affermato il generale Mangani, gli furono fornite attraverso la lettura delle tracce radar registrate dal centro di Marsala.

Il generale Bartolucci, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica nel 1980, ha riferito alla Commissione: «Verificando... immediatamente le pizze di registrazione, relative ai radar di Ciampino e Marsala, mentre Licola doveva sviluppare il famoso brogliaccio, ci venne data conferma che non c'era nessun velivolo che potesse far pensare ad alcuna intrusione o collisione» (resoconto stenografico della 31ª seduta, pag. 51). Ed ancora: «Abbiamo immediatamente escluso l'ipotesi della collisione perchè la nostra prima preoccupazione è stata quella di vedere se erano nostri aerei che potevano collidere, nonchè aerei alleati, in particolare quelli americani della VI Flotta che normalmente viaggiano in quelle zone [...]. Per quanto riguarda la presenza di velivoli stranieri abbiamo chiesto immediatamente informazioni e, per le vie brevi nell'immediatezza e successivamente per iscritto, ci è stato confermato in particolare che non vi erano velivoli della VI Flotta» (*ibidem* pagg. 169-170).

Così, riportando informazioni raccolte presso il Ministero della difesa, il ministro Formica escluse, l'8 luglio 1980, davanti al Senato, qualsiasi collisione con aerei dell'Aeronautica militare.

Due giorni dopo, il 10 luglio, il ministro della difesa Lagorio, intervenendo presso la commissione difesa del Senato, affermò: «Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha escluso l'ipotesi di una collisione in volo con velivolo militare italiano e analoga risposta è stata fornita dalle autorità militari alleate». Secondo Lagorio, al momento della scomparsa del DC9 il traffico aereo era relativamente rarefatto e non erano stati rilevati disturbi o inefficienze dei radar o dei collegamenti radio.

Nella sua audizione del 15 ottobre 1991, l'onorevole Lagorio ha così riferito su questo punto: «È un'informazione che nel volgere dei giorni successivi è andata sempre più precisandosi, perchè si trattava di stabilire le ipotesi dell'incidente; e le prime cose che sono venute all'esame sono state: se per caso potesse trattarsi di una collisione e se potesse trattarsi di qualche cosa di molto più complicato, per cui fu chiesto se in quello spazio aereo e nello spazio navale interessato dall'incidente ci fosse attività di velivoli militari italiani o alleati o di navi italiane o alleate o comunque straniere; la risposta fu sempre, fin da allora, fin dall'inizio, tassativamente negativa e fu data una risposta anche dal supremo comando alleato del Sud Europa che, al riguardo, aveva dato comunicazioni nello stesso senso. E, sulla base di queste comunicazioni, poco più di una settimana più tardi, mi sono presentato in Parlamento» (resoconto stenografico della 91ª seduta, pagg. 24-25).

In una informativa del 29 luglio 1980 il SISMI dava conto che il capo del reparto del SIOS Aeronautica, interessato direttamente in merito alle tracce radar, aveva confermato l'esistenza di tale documentazione, precisando in particolare che dalla registrazione non si rilevava alcun indizio che potesse suffragare l'ipotesi di una collisione. Nello stesso senso concludevano altri documenti elaborati dal SISMI il 6 e il 23 agosto 1980.

Infine, la seconda relazione preliminare della commissione Luzzatti, del dicembre 1980, giunse anch'essa ad escludere in modo definitivo, sulla base dell'esame dei dati radar, l'ipotesi della collisione.

La quarta ipotesi è quella dell'esplosione causata da un ordigno posto all'interno dell'aereo: nei primi sei mesi delle indagini essa non risultò né smentita né confermata dagli elementi emersi.

All'indomani della sciagura un sedicente portavoce dei Nuclei Armati Rivoluzionari (NAR) aveva informato la redazione romana del «Corriere della Sera» che il «camerata» Affatigato era salito sul DC9 per compiere un'azione a Palermo. La rivendicazione si rivelò falsa già il giorno successivo quando la madre di Affatigato comunicò alla DIGOS di Palermo che il figlio era vivo e si trovava all'estero, circostanza poi confermata.

Allo stesso modo altre due piste connesse all'ipotesi della bomba furono da subito giudicate di nessun interesse ai fini delle indagini. Così fu per la presenza prevista sull'aereo, poi venuta meno, del giudice Tricomi che indagava sulla criminalità organizzata in Sicilia, nonché per il tentativo che qualcuno avrebbe messo in atto di affidare un pacco ad uno dei passeggeri al momento del decollo del DC9 da Bologna.

Nella seconda relazione preliminare della commissione Luzzatti l'ipotesi dell'esplosione causata da una bomba è comunque mantenuta in piedi, in attesa dei risultati delle analisi di laboratorio sui reperti dell'aereo.

Peraltro da un punto di vista logico va osservato che vi erano due circostanze che indebolivano tale ipotesi: il fatto che il supposto attentato non era stato rivendicato da alcuno; il fatto che il DC9 era decollato da Bologna con due ore di ritardo. Va altresì rilevato che la pista dell'attentato – che avrebbe comunque dovuto determinare la massima attivazione da parte dei servizi di informazione e sicurezza, allo scopo tanto di confutarla quanto di suffragarla – ricevette invece una scarsissima attenzione.

E veniamo all'ultima ipotesi, quella del missile.

A formularla per primo fu il generale Rana, allora presidente del RAI, il quale solo poche ore dopo il disastro informò il ministro dei trasporti Formica circa la possibilità che il DC9 fosse stato abbattuto da un missile; tale indicazione, come poi si apprese, proveniva da fonti interne agli ambienti militari e si fondava su una prima analisi dei tracciati radar.

La notizia fu immediatamente comunicata dall'onorevole Formica al ministro della difesa Lagorio, il quale peraltro non ritenne di dover dar seguito ad un'ipotesi allora non suffragata da riscontri sicuri – come poi ebbe a dichiarare alla Commissione il 15 ottobre 1991 – tanto più che una simile eventualità sembrava entrare in conflitto con le assicurazioni negative dei comandi militari, interpellati in ordine alla presenza di navi o aerei militari, italiani o alleati, nelle aree di interesse ed al momento del disastro.

Eppure l'analisi dei tracciati radar di Ciampino, effettuata dalla Selenia, dette subito modo di distinguere «dopo l'ultima risposta del *transponder* [...] la presenza di più oggetti che si spostavano a velocità diverse tra loro». I risultati delle analisi venivano comunicati alla commissione Luzzatti ed all'autorità giudiziaria l'8 ottobre 1980; successivamente il dottor Santacroce, accompagnato da membri della commissione Luzzatti, da un tecnico della Selenia e da un membro della commissione di inchiesta della compagnia Itavia, si recava negli Stati

Uniti per sottoporre ad esperti della *Federal Aviation Administration* (FAA) e del *National Transportation Safety Board* (NTSB) le valutazioni analitico-matematiche dei risultati forniti dalla Selenia. Gli esperti americani – in particolar modo l'ingegner Macidull – elaborarono nel novembre 1980 due relazioni con le quali si metteva in evidenza la presenza, nel tracciato radar di Ciampino, di tre echi attribuibili ad un oggetto non identificato che viaggiava prima parallelamente alla rotta dell'aereo e che poi si dirigeva verso il DC9 nell'ultima eco.

Si affermava così che l'oggetto aveva attraversato la zona dell'incidente da Ovest verso Est ad alta velocità, approssimativamente al momento dell'incidente, anche se le informazioni ricevute consentivano all'ingegner Macidull di escludere che oggetto ed aereo fossero entrati in collisione.

Anche le risultanze della commissione Luzzatti presentate nel dicembre 1980 non escludevano interferenze di un corpo non identificato con il volo del DC9; a sua volta la società Mc Donnell Douglas, costruttrice dell'aereo, presa visione delle analisi radar della Selenia e del NTSB fece conoscere il 9 dicembre 1980 le sue valutazioni agli inquirenti italiani, concludendo che doveva ritenersi «altamente improbabile come fattore causale dell'incidente un cedimento strutturale spontaneo».

Sta di fatto che solo le ipotesi del missile e della esplosione interna sopravvivono al vaglio operato dalla commissione Luzzatti con la seconda relazione preliminare, quella trasmessa alle massime autorità dello Stato il 13 dicembre 1980. Ed il 17 dicembre dello stesso anno il ministro dei trasporti Formica, riferendo alla Camera, affermava: «Credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale».

CAPITOLO IV.

LE PRIME FASI DELL'INCHIESTA
E LE ACQUISIZIONI DELLA MAGISTRATURA

Oggi l'inchiesta giudiziaria, pur condotta con grande impegno e competenza, appare pesantemente condizionata dal ritardo con cui sono state individuate talune problematiche che assumevano e ancora conservano importanza decisiva ai fini della ricostruzione del caso Ustica.

Generalmente i «tempi» della magistratura non dipendono se non da se stessa.

È la magistratura, infatti, che decide cosa sequestrare, chi ascoltare e quali perizie chiedere. Ad essa soltanto spetta il compito di garantire che il quadro probatorio rimanga fermo, che i dati iniziali non vengano modificati, che i testimoni vengano identificati, che la documentazione non venga manomessa.

E tuttavia anche l'attività della magistratura può essere a sua volta condizionata nella ricerca della verità da altri soggetti, istituzionali e non, i quali, pur essendo titolari di informazioni utili o fors'anche decisive, pongano in essere comportamenti oggettivamente non preordinati al completo accertamento della verità.

Si prenda, ad esempio, la vicenda del sequestro - disposto dal giudice Guarino - delle registrazioni dei radar militari «comunque operanti nel mar Tirreno» effettuate tra le ore 20 e le ore 23 e 15 del 27 giugno 1980.

Nessuno informò Guarino che altri radar potevano aver «visto» la caduta del DC9. Nessuno disse che esistevano inoltre centri radar di «secondo livello», come quello di Martina Franca, che raccoglievano in tempo reale le registrazioni più significative inviate dai centri radar dipendenti. Nessuno ha spiegato allora, sia pure per le limitate finalità dell'inchiesta, il funzionamento del sistema radaristico militare (NAD-GE), la trasmissione in *cross-tell* dei dati più rilevanti ai comandi NATO per l'eventuale assunzione in tempo reale delle decisioni operative del caso.

Al contrario, è accaduto che il provvedimento di sequestro adottato da Guarino sia stato limitato ai radar compresi «nell'allineamento Latina-Ponza-Palermo», grazie ad una specificazione aggiunta dai Carabinieri incaricati della esecuzione del sequestro, verosimilmente su suggerimento dell'Aeronautica militare.

Si comprende così la ragione per cui fino al 1990 la valutazione delle registrazioni radar sia stata esclusivamente incentrata sui dati dei siti militari di Licola e Marsala e su quelli del radar civile di Ciampino (ATCAS).

Infatti per quanto riguarda Licola, che adottava a quel tempo un sistema di registrazione fonetico manuale, non fu disposto inizialmente il sequestro del DA1, il brogliaccio in cui venivano riportati i dati della

lettura effettuata dagli operatori sullo schermo radar, mentre l'ordinata copia integrale del DA1 è risultata contenere tali imprecisioni da essere giudicata inattendibile dai periti d'ufficio nominati dal giudice Bucarelli. Quando poi, anni dopo, si decise di sequestrare l'originale del DA1, questo era stato distrutto.

Il radar di Marsala risultò non aver registrato presenze di altri aerei in prossimità del DC9 e, per le sue particolarità di funzionamento, non ha fornito alcun elemento per la ricostruzione della dinamica dell'incidente stesso. Inoltre, quattro minuti dopo la caduta dell'aereo, la registrazione fu interrotta per dare inizio all'esercitazione SYNADEX, che richiedeva il cambio del nastro.

Dunque gli unici dati utilizzabili dell'intero sistema radaristico nazionale sono stati, nel corso di questi dieci anni, quelli registrati dal radar civile di Roma-Ciampino, che tuttavia rispetto alla posizione del DC9 al momento dell'incidente, operava ai limiti della sua portata. Com'è noto, però, anche questi dati vengono oggi rimessi in discussione in conseguenza della campagna di riallineamento al nord geografico delle testate del radar Selenia Marconi, ultimata il 16 maggio 1983. In altre parole la configurazione del radar di Ciampino potrebbe aver subito modificazioni così rilevanti da rendere inutilizzabili anche gli unici dati oggi disponibili!

L'acquisizione dei nastri di registrazione di Marsala pone comunque tre distinti problemi riguardanti: la opposizione «anomala» del segreto militare al giudice Guarino, l'intangibilità dei nastri ed infine l'effettuazione della esercitazione SYNADEX.

Quanto al primo problema, va detto che l'Aeronautica fece sapere al giudice, attraverso il colonnello dei Carabinieri Valentini incaricato del sequestro, che era necessario dare comunicazione del sequestro al Ministero della difesa. Veniva così surrettiziamente ritardata l'esecuzione del sequestro disposto dal giudice Guarino, il che è tanto più singolare ove si pensi che al sostituto Santacroce - il quale dispose il 16 luglio il sequestro degli *stessi nastri* - l'Aeronautica non impose un simile adempimento. Va peraltro sottolineata la circostanza che i nastri di Marsala furono materialmente acquisiti dal giudice Santacroce solo il 3 ottobre.

Quanto all'intangibilità dei nastri di Marsala, e più in generale dei centri radar del sistema NADGE, essa è stata presentata per lungo tempo come una verità indiscutibile: nessun rilievo poteva assumere l'eventuale ritardo dei giudici nel prelevare i nastri sequestrati, o il ritardo dell'Aeronautica nel consegnarli alla magistratura. I dati registrati erano lì, nei nastri, e nessuno avrebbe potuto manipolarli. Per molti anni si è infatti sostenuto che nel 1980 l'Aeronautica italiana non era in possesso di tecnologie e di personale in grado di «intervenire» sui nastri. Sono dovuti trascorrere dieci anni prima di apprendere che era tecnicamente possibile intervenire sui nastri, e persino sulle singole tracce, e che queste operazioni potevano essere effettuate in quegli stessi laboratori di Borgo Piave presso i quali, nell'ottobre 1980, il giudice Santacroce e la commissione Luzzatti si erano recati per decodificare i nastri di Marsala (si vedano, a tale proposito, le dichiarazioni rese dal maggiore Di Natale davanti alla Commissione nella 44ª seduta, pagg. 93-94 e 100-101 del relativo resoconto stenografico).

Quanto alla terza delle questioni segnalate, l'esercitazione SYNADEX, questa si colloca nel contesto di quelle attività che avrebbero dovuto certificare la buona fede dell'Aeronautica e che hanno, viceversa, finito per evidenziare i limiti propri di una verità «costruita».

Nelle prime spiegazioni ufficiali fornite dall'Aeronautica l'esistenza di questa esercitazione non fu subito dichiarata e anzi furono prospettate versioni generiche e contraddittorie.

Inizialmente l'inoltro da Marsala a Martina Franca di alcune tracce «plottate» la sera del 27 giugno 1980 fu accompagnato dalla precisazione che dalle ore 21.00 fino alle ore 21.15 non erano state registrate tracce a causa di una esercitazione tenutasi in quel sito.

In seguito, nel documento consegnato all'autorità giudiziaria dal generale Tascio il 23 dicembre 1980 e destinato a rappresentare negli anni successivi la posizione ufficiale dell'Aeronautica, si sostenne che la registrazione del traffico reale era stata interrotta da un operatore quattro minuti dopo l'incidente, ossia alle 21.04, «per dimostrare la procedura di cambio del nastro». Il che evidenzia come nel dicembre 1980 non fosse stata ancora compiutamente definita la versione ufficiale che attribuirà in seguito l'interruzione della registrazione all'inizio di una esercitazione SYNADEX.

Peraltro della esistenza di questa registrazione non si parlò mai neppure in occasione della prima «lettura» dei nastri sequestrati a Marsala. Infatti dai verbali redatti a Borgo Piave nel novembre 1980 si comprende agevolmente come non sia stata affatto percepita la diversa funzione dei due nastri, ed in particolare la destinazione del nastro n. 99 alla registrazione dei dati del traffico reale.

Il cambio del nastro di registrazione, in avvio di esercitazione, ha richiesto tempi assai lunghi (8 minuti per il mutamento di configurazione della sala operativa dal «reale» in «simulato» e 24 minuti per l'operazione inversa) attribuiti dall'Aeronautica ad «anomalie di natura tecnica».

Esistono poi plurime e contraddittorie versioni dei militari addetti alla sala operativa di Marsala in relazione:

- a) all'effettivo avviamento dell'esercitazione;
- b) all'ora in cui avrebbe avuto inizio;
- c) all'ora in cui sarebbe stata interrotta;
- d) al grado di complessità («monosito» o «intersito»);
- e) all'entità del personale di sala operativa richiesto in caso di esercitazione di secondo livello o «intersito»;
- f) all'elenco del personale di servizio la sera del 27 giugno 1980.

Emergono, sui punti indicati, contraddizioni talmente insanabili da giustificare le più ampie riserve circa l'attendibilità della versione dello Stato Maggiore. Si è accertato che l'autorizzazione all'effettivo avviamento dell'esercitazione, che Martina Franca avrebbe dovuto comunicare a Marsala qualche minuto prima dell'ora di inizio, non è stata mai data. Si è sempre sostenuto, inoltre, che quella del 27 giugno era una esercitazione «intersito», il che significa che Marsala, durante il tempo dell'esercitazione, era necessariamente collegata con il centro (a quel tempo dipendente) di Siracusa. L'efficienza del radar di Siracusa era

dunque condizione indispensabile per l'avviamento dell'esercitazione. Senonchè l'Aeronautica, dopo aver sostenuto nel già richiamato documento a firma del generale Tascio del 23 dicembre 1980 che il radar di Siracusa non aveva registrato tracce anomale in prossimità del DC9, ha successivamente precisato di non poter consegnare i dati relativi ai tracciati registrati quella sera perchè il radar era in avaria, e successivamente ha fornito una versione ancora diversa, e cioè che il radar aveva subito un fermo tecnico per manutenzione programmata ed era tornato operativo in coincidenza con l'inizio della SYNADEX ovvero dopo l'incidente.

Resta il fatto che non è stato possibile all'Aeronautica consegnare la documentazione che essa aveva in un primo momento dichiarato di poter fornire a sostegno di questa versione, nè i dati del traffico aereo asseritamente registrati ed esaminati nel 1980.

Come se tutto ciò non bastasse, manca a Marsala la registrazione «manuale» dei dati corrispondenti ai periodi di interruzione del sistema automatico; inoltre il nastro contenente i dati simulati relativi alla esercitazione - acquisito da Bucarelli soltanto nel 1987 - è risultato contenere tracce diverse da quelle registrate nel nastro n. 100, che doveva documentare lo svolgimento dell'esercitazione la sera del 27 giugno: come dire che il film proiettato è risultato diverso da quello che è stato registrato.

Se dunque fu possibile ricavare assai scarsi elementi dai radar della difesa aerea, per quanto concerne i dati dei radar civili 8 ottobre 1980, la Selenia presentò all'autorità giudiziaria e alla commissione Luzzatti una relazione sui dati radar del sistema ATCAS di Ciampino in cui si rilevava «la presenza di più oggetti che si spostano a velocità diverse tra loro», anche se in ultima analisi i tecnici della Selenia ritenevano che, con i dati a loro disposizione, non era possibile trarre «conclusioni attendibili circa la dinamica dell'incidente».

Tuttavia la «lettura» dei dati del radar di Ciampino non poteva fermarsi a quelle considerazioni finali della Selenia. Ed infatti il sostituto procuratore Santacroce, recatosi nell'autunno del 1980 negli Stati Uniti presso la FAA e il NTSB proprio allo scopo di «esaminare le diverse ipotesi scaturite dalle valutazioni analitico-matematiche dei risultati forniti dalla società Selenia», aveva acquisito conferme significative della presenza di un altro aereo in prossimità del DC9 Itavia.

Dalla relazione del NTSB era possibile inferire - una volta esclusa l'ipotesi della collisione in volo - che il DC9 Itavia era stato abbattuto da tale aereo che avrebbe lanciato un missile in direzione del velivolo dell'Itavia. Questa ipotesi veniva corroborata da un'analisi XEDA effettuata nel novembre 1980 presso i laboratori metallurgici del NTSB su un frammento metallico di forma trapezoidale - rinvenuto nel cadavere di una passeggera e proveniente da una struttura situata nel vano carrello - che aveva evidenziato la presenza di fosforo, sostanza riconducibile a cariche di ordigni bellici.

Nello stesso contesto temporale si collocavano poi le dichiarazioni del presidente dell'Itavia, Davanzali, il quale, in una lettera del 16 dicembre 1980 indirizzata al ministro dei trasporti, onorevole Formica, sostenne «la certezza della distruzione, ad opera di un missile, del DC9

Itavia che percorreva, in perfette condizioni meteorologiche e di crociera, una aerovia riservata dallo Stato italiano all'aviazione civile». Due giorni dopo, il 18 dicembre 1980, Davanzali, convocato come testimone dal sostituto procuratore Santacroce, fu indiziato del reato di diffusione di notizie esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico (articolo 656 c.p.). In quella circostanza Davanzali consegnò al magistrato inquirente una relazione, datata 16 dicembre 1980, in cui si sosteneva che «alcuni minuti prima dell'incidente era iniziata la registrazione di una serie di tracce radar, correlabili tra loro, con una velocità pari a circa mille e duecento chilometri orari» e che «le tracce successive dimostravano che il DC9 Itavia si era disintegrato in più parti» e che, infine, «su una scheggia di metallo, facente parte di una struttura di sostegno del carrello principale, posto al di sotto e in posizione esterna rispetto alla cabina passeggeri, erano state ritrovate tracce di fosforo, sostanza riconducibile a cariche belliche».

È fuor di dubbio che questa serie di dati e di valutazioni, concordi nell'indicazione del missile come presumibile causa del disastro, avrebbe dovuto imprimere una svolta decisiva ed una direzione univoca alle indagini. Ma ciò non accadde.

Insufficiente appare sicuramente la risposta fornita dalla commissione Luzzatti che, nella seconda prerelazione del 13 dicembre 1980, in pratica si limitò a sgombrare il campo da quelle «ipotesi di lavoro» che fin dall'inizio erano apparse fortemente improbabili (cedimento strutturale e collisione in volo) rinunciando a qualsivoglia tentativo di esporre, sia pure in chiave meramente descrittiva, il contenuto di quegli accertamenti espletati tra l'ottobre e il dicembre 1980.

Altrettanto deludente è stata la risposta della magistratura, la quale non ha trovato in quegli accertamenti stimoli sufficienti per imprimere all'inchiesta quella accelerazione che appariva auspicabile ed anzi doverosa e non ha saputo fare di meglio che «processare» Davanzali, presidente di una compagnia che - perdurando gli effetti ingiusti della tesi del cedimento strutturale quale presumibile causa del disastro - era stata indotta a rinunciare all'esercizio dei servizi di linea in concessione. Il 16 dicembre 1980, con decreto del Ministro dei trasporti, tutti i servizi di linea affidati all'Itavia furono dichiarati decaduti e il 23 gennaio 1981 fu revocata la convenzione fra Ministero dei trasporti e società Itavia.

Più complessa appare invece la risposta dell'Aeronautica.

CAPITOLO V.

GLI ACCERTAMENTI DELL'AERONAUTICA MILITARE:
«BILANCIAMENTO» E «NEUTRALIZZAZIONE»
DELL'IPOTESI PREVALENTE

Mentre le indagini della magistratura e della commissione ministeriale d'inchiesta venivano avviate, anche l'Aeronautica militare svolse alcuni accertamenti diretti ad appurare la dinamica dell'incidente.

In primo luogo, nelle ore immediatamente successive alla caduta del DC9 Itavia, furono esaminate le registrazioni dei radar di Marsala e Licola al fine di accertare se vi fosse stata collisione in volo con un altro velivolo. Eventualità che necessitava di essere verificata, specialmente in seguito alla segnalazione, diffusa all'interno della sala operativa di «Roma-controllo», di un possibile traffico aereo americano in zona.

Il timore che un aereo militare statunitense potesse essersi scontrato in volo con il DC9 Itavia diede luogo ad una serie di specifiche richieste di informazioni da parte del generale Mangani, comandante del 3° ROC, come risulta dalle già citate trascrizioni delle conversazioni telefoniche effettuate la notte del 27 giugno tra centri della difesa aerea ed enti impegnati nel soccorso.

Gli accertamenti subito esperiti presso i siti radar militari e presso le autorità militari e diplomatiche statunitensi diedero esito negativo, e già il mattino seguente il comandante Lippolis, sulla base di uno studio delle registrazioni radar pervenute via telex nel corso della notte da Licola e Marsala, comunicò a Mangani che l'ipotesi della collisione doveva essere respinta, in quanto l'unico altro traffico presente nella zona era stato avvistato a 47.000 piedi e a qualche minuto di distanza. Lo stesso Lippolis, nella conversazione telefonica con Mangani, concluse quindi che l'ipotesi di un'esplosione dovuta alla presenza di un ordigno dovesse essere ritenuta come la più probabile.

Le ricerche relative ad un eventuale coinvolgimento di velivoli statunitensi non si limitarono tuttavia agli accertamenti condotti telefonicamente la sera stessa dell'incidente, presso i comandi degli Stati Uniti e della NATO presenti in Italia. Da notizie recentemente emerse da fonte statunitense, attualmente al vaglio della magistratura, risulta che l'ambasciata americana a Roma, contattata la sera del 27 giugno per ottenere risposta circa un'eventuale attività aerea o navale americana nell'area di Ustica, proseguì gli accertamenti anche nei giorni successivi. Fu costituito un gruppo di lavoro composto, tra gli altri, dall'addetto aeronautico, dal capo stazione CIA e dall'ufficiale di collegamento con la VI Flotta.

Nel corso dei suoi lavori tale gruppo, sempre secondo le dichiarazioni rilasciate nell'autunno 1990 da uno dei suoi componenti, l'ex tenente colonnello dell'*United State Air Force* (USAF), Dick Coe, ebbe ripetuti contatti e scambi di informazioni con il capo del SIOS Aeronautica, generale Tascio, e con altri ufficiali di questo servizio.

Di questa attività, che sembra sia stata particolarmente intensa soprattutto durante la prima settimana successiva alla scomparsa del DC9, non seppero nulla nè i magistrati nè i membri della commissione Luzzatti. Nulla è emerso al riguardo neppure negli anni successivi, malgrado il moltiplicarsi degli atti istruttori.

Tale circostanza, se risulterà confermata dall'inchiesta giudiziaria, potrebbe gettare nuova luce sull'atteggiamento di quei settori dell'Aeronautica militare che immediatamente si attivarono per orientare l'inchiesta sulla sciagura aerea. Se infatti, malgrado le prime analisi autonomamente condotte dall'Aeronautica sui dati radar di Licola e Marsala, agli esperti dell'ambasciata americana fu necessario un approfondimento durato diversi giorni per escludere il coinvolgimento di altri aerei nella caduta del DC9, è lecito supporre che dalla lettura integrale dei dati del sistema militare e del sistema civile derivarono nuovi elementi di giudizio che destarono interesse, se non allarme.

Successivamente a questa prima fase di accertamenti l'orientamento assunto dal SIOS Aeronautica andò nel senso di privilegiare la tesi del cedimento strutturale. È quanto risulta dalle affermazioni rese in Commissione dall'allora ministro della difesa, onorevole Lagorio, secondo cui il contenuto del rapporto inviatogli in data 11 luglio 1980 dal direttore del SISMI, generale Santovito, incentrato sulla tesi del cedimento strutturale, era già stato comunicato al Ministro dallo Stato Maggiore della Difesa in data antecedente al 10 luglio.

A questo orientamento furono conformati tutti gli atti compiuti dall'Aeronautica militare in questa prima fase dell'inchiesta su Ustica. Ad esso si rifecero tanto le note predisposte per il Ministro della difesa, che riferì al Senato (Commissione difesa) il 10 luglio 1980 quanto l'appunto consegnato il 23 dicembre 1980 al sostituto Santacroce, a seguito di un colloquio con ufficiali del SIOS. Sulla storia di questo appunto torneremo in seguito, in quanto merita di essere approfondita.

Quanto invece occorre qui sottolineare con decisione è che l'Aeronautica, sin dai giorni immediatamente successivi all'incidente, aveva a disposizione informazioni che avrebbero potuto indirizzare le indagini in tutt'altra direzione.

Durante l'operazione di recupero dei relitti del DC9, effettuate tra il 28 e il 30 giugno sotto la direzione del già citato tenente colonnello Lippolis, i soccorritori ripescarono alcuni seggiolini ai quali erano ancora attaccati brandelli di cadavere. Lippolis, in base ad una lunga esperienza di incidenti aerei in qualità di responsabile dell'RCC di Martina Franca, formulò subito l'ipotesi che il DC9 fosse precipitato per l'esplosione di un ordigno. Dopo alcuni controlli presso l'Itavia, stabilì anche che i seggiolini «più rotti e pieni di brandelli di carne» dovevano essere ubicati nella parte anteriore del velivolo, presso la seconda o terza fila di destra.

Dunque non una deduzione arbitraria e fantasiosa quella di Lippolis, ma una seria verifica fondata su precisi dati di fatto acquisiti nel corso delle operazioni di recupero.

Queste informazioni, tuttavia, si persero immediatamente per riemergere soltanto nel 1989, quando Lippolis, nell'ambito dell'inchiesta amministrativa condotta dal generale Pisano, rese una dichiarazione al colonnello Barale, di cui esistono tanto una versione integrale quanto un riepilogo sintetico.

In quest'ultimo, allegato alla relazione Pisano, si sostiene chiaramente che l'esame delle condizioni dei sedili del DC9 e dei cadaveri indusse Lippolis a formulare l'ipotesi che a bordo del velivolo si era verificata una esplosione.

Dalla lettura della trascrizione integrale - confermata nella deposizione resa davanti alla Commissione - emerge invece come Lippolis rese subito partecipe delle proprie deduzioni il generale Mangani, comandante del 3° ROC. Lippolis ricordò anche, nella testimonianza resa al colonnello Barale, quanto dovette insistere per consegnare alla Guardia di finanza le mappe relative al recupero dei relitti e dei cadaveri. L'ordine di Mangani era infatti «di non dar niente a nessuno».

Nulla di tutto ciò è mai emerso dalla deposizione resa dal generale Mangani alla Commissione. E tuttavia sembra del tutto inverosimile che a fronte di un evento di tanta gravità, nel quale 81 persone avevano perso la vita, proprio il responsabile del soccorso aereo abbia negligenzemente dimenticato di informare i suoi diretti superiori, con i quali lavorava nello stesso edificio, a contatto di gomito, che quell'aereo era esploso in volo.

Lippolis ha sostenuto di aver comunicato le sue valutazioni anche al giudice Guarino, in occasione di un incontro avvenuto a Palermo-Boccadifalco nel corso del quale il magistrato ebbe a mostrargli reperti di varia natura, la cui riferibilità all'incidente del DC9 fu in quella sede esclusa.

Guarino, nell'audizione del 3 dicembre 1991 dinanzi alla Commissione, ha detto di non ricordare di essere stato informato e di non ricordare neppure la presenza di Lippolis al sopralluogo presso l'aeroporto di Boccadifalco. Guarino ricorda soltanto di aver convocato Lippolis a Palermo per il 6 ottobre 1980, ma non è stato possibile ritrovare il verbale relativo a quella audizione testimoniale, che fu del resto l'ultimo atto di istruzione preliminare compiuto dal giudice Guarino.

Non è possibile, oggi, affermare con certezza se l'audizione di Lippolis abbia effettivamente avuto luogo. Va tenuto infatti presente che nel frattempo l'inchiesta era approdata per competenza a Roma.

Le dichiarazioni di Lippolis relative all'ispezione a Boccadifalco hanno però trovato conferma nelle acquisizioni documentali della Commissione, da cui si evince che in quella sede furono effettuati precisamente gli accertamenti indicati dal tenente colonnello Lippolis. Fuori dall'ipotesi di una sua partecipazione diretta alle operazioni di verifica, Lippolis non aveva altra possibilità di acquisire conoscenza dei fatti narrati o di accedere ai reperti conservati presso l'aeroporto di Boccadifalco.

In conclusione, la testimonianza di Lippolis dimostra come l'Aeronautica, sin dalle primissime fasi successive all'incidente, ebbe a disposizione significativi elementi in grado di orientare l'inchiesta in direzione dell'esplosione di un ordigno. E tuttavia scelse di tacere tali elementi e di sostenere invece l'ipotesi del cedimento strutturale.

Solo nove anni più tardi, quando fu noto che la prima perizia Blasi concludeva a favore dell'ipotesi del missile, l'Aeronautica si ricordò di Lippolis e delle sue dichiarazioni, che pensò bene di utilizzare per

contraddire la relazione peritale accreditando l'ipotesi della bomba a bordo.

Di grande importanza è poi la vicenda concernente i rapporti tra l'onorevole Formica, a quel tempo ministro dei trasporti, ed il generale Saverio Rana, che presiedeva il Registro Aeronautico Italiano.

La storia di questi rapporti non è emersa in tutta evidenza per quasi otto anni, fino all'intervista rilasciata dall'onorevole Formica al settimanale «L'Espresso» il 15 maggio 1988. Prima di allora nessuno aveva saputo che il ministro Formica e il generale Rana si erano incontrati più volte «il giorno dopo e nei giorni successivi all'incidente» e che Rana aveva informato il ministro che «l'ipotesi dell'impatto con un missile non poteva escludersi».

Ci sono voluti nove anni per sapere che ai primi di luglio del 1980 l'informazione ricevuta da Rana era stata dall'onorevole Formica «passata» all'onorevole Lagorio al quale, invece, era parsa una di quelle «improvvisi folgorazioni immaginifiche e fantastiche per le quali [...] il ministro Formica era famoso» (resoconto stenografico della 24ª seduta, pag. 7). L'onorevole Formica ha chiarito di non essere andato oltre quell'informativa a Lagorio perchè quelle che aveva manifestato non erano «certezze ma solo opinioni».

Tuttavia il 17 dicembre 1980 lo stesso onorevole Formica in Parlamento dichiarò di ritenere che «quella del missile resta un'ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale», a riprova del fatto che l'informazione ricevuta da Rana non era affatto campata in aria ed era stata anzi suffragata proprio nel dicembre 1980 da alcune acquisizioni di indiscutibile rilievo.

Come è noto, l'Aeronautica ha tentato di screditare Rana e l'attendibilità delle informazioni da costui passate a Formica ma non vi è riuscita. Basti ricordare che - nella relazione consegnata al Ministro della difesa il 5 maggio 1989 - il generale Pisano, nel ribadire la tesi secondo cui i tracciati radar di Ciampino, Licola e Marsala escludevano la presenza di un caccia in prossimità del DC9 Itavia, aveva richiamato la dichiarazione testimoniale resa, a distanza di nove anni dai fatti, dal generale Santucci, all'epoca addetto militare a Washington. Secondo Pisano, tale dichiarazione poneva «seri interrogativi sulla correttezza della conduzione di alcune indagini, oltre che sul comportamento tenuto dai personaggi interessati per vari aspetti al caso». Il riferimento a Rana, seppur indiretto, era chiarissimo. Santucci, infatti, aveva sostenuto di aver accompagnato Rana in occasione di una visita presso il *Federal Aviation Administration* compiuta dal presidente del RAI allo scopo di far esaminare il nastro di una registrazione radar che si riferiva all'incidente di Ustica e di avere, in un successivo incontro, ascoltato i tecnici della FAA affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla, neanche la traccia del DC9.

Il 20 luglio 1989 il generale Santucci, ascoltato dalla Commissione in testimonianza formale, ha confermato il contenuto delle dichiarazioni rese nell'ambito dell'inchiesta condotta dal generale Pisano, ma è stato smentito dai familiari di Rana, dall'ingegner Vittorio Fiorini (che aveva accompagnato Rana nel suo viaggio a Washington) e dai tecnici della FAA. Le successive precisazioni di Santucci - a tenore delle quali egli aveva inteso riferirsi ad un viaggio che Rana avrebbe compiuto nel

settembre e non a quello compiuto nell'ottobre 1980 e richiamato dai suoi familiari e dall'ingegner Fiorini - si sono rivelate infondate. Infatti grazie alle iscrizioni annotate nel passaporto di Rana, acquisito in copia dalla Commissione, è stato possibile appurare che il presidente del RAI si è recato negli Stati Uniti una sola volta, nell'ottobre del 1980 e non anche nel settembre di quell'anno, sicchè la versione di Santucci è naufragata e con essa è naufragato anche il tentativo di screditare Rana, le informazioni passate a Formica e l'attendibilità stessa degli accertamenti effettuati negli Stati Uniti.

Certo, se le informazioni di Lippolis e di Rana fossero state messe in circolo, se cioè la caduta del DC9 Itavia fosse stata tempestivamente attribuita all'esplosione di un ordigno, come pure sarebbe stato possibile sin dal 28 giugno 1980, l'autorità giudiziaria e la commissione Luzzatti non avrebbero perduto tempo prezioso nella verifica di ipotesi di lavoro non congruenti con quelle informazioni (collisione in volo, presenza a bordo di materiale pericoloso, rilevante cedimento strutturale).

Ma torniamo all'Aeronautica: essa era a conoscenza dei ritrovamenti di Lippolis e delle informazioni di Rana; era a conoscenza dei buchi dei nastri di Marsala così come era a conoscenza degli accertamenti frattanto espletati dalla Selenia, dalla Douglas, dal NTSB, e tuttavia non aveva mai espresso in quei primi mesi il suo punto di vista «ufficiale» sulle cause del disastro.

In via riservata il SISMI aveva semplicemente informato l'onorevole Mazzola, con un appunto datato 18 dicembre 1980, che il SIOS Aeronautica manifestava il convincimento che il DC9 fosse precipitato a causa di un rilevante cedimento strutturale del velivolo, il che appare francamente incredibile perchè quella ipotesi era contraddetta dalle acquisizioni in precedenza richiamate, tutte comprovanti la esplosione di un ordigno, non importa se all'interno o all'esterno del velivolo.

Certo è difficile attribuire al SIOS Aeronautica un tale livello di inefficienza da far ritenere che ancora nel dicembre 1980 ignorasse realmente gli accertamenti e le valutazioni della Selenia, della Douglas etc., accertamenti di cui persino il SISMI (che per il ministro Lagorio era inefficiente e screditato) aveva acquisito conoscenza, tanto da informare l'onorevole Mazzola che la versione dell'Itavia «era suffragata dalla Douglas», la quale si avvaleva delle perizie fatte in America, e dal RAI, che aveva dichiarato la «regolarità della manutenzione e la perfetta efficienza dell'aereo».

Un dato è certo: la consegna del silenzio che l'Aeronautica si era imposta e che aveva osservato nei primi mesi dell'inchiesta, è finita proprio nel dicembre 1980, in singolare coincidenza con la divulgazione di notizie che suffragavano la tesi del missile.

Forte del prestigio e della elevata professionalità dei suoi uomini, l'Aeronautica decise di scendere in campo e di elaborare, con l'apporto determinante del SIOS d'arma, un documento in cui, per la prima volta ed in forma ufficiale, prese posizione sul disastro di Ustica.

Questo documento, destinato negli anni successivi a rappresentare la posizione ufficiale dell'Aeronautica, venne inviato il 20 dicembre 1980 dal generale Ferri, sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, allo Stato Maggiore della difesa e al Gabinetto del Ministro della difesa.

Il contenuto era esplicito: in risposta alle «notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo, con sorprendente superficialità, ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente», Ferri elencava una serie di elementi informativi tutti volti a contrastare la tesi del missile e giungeva a consigliare lo Stato Maggiore della difesa di attenersi strettamente alle valutazioni in esso contenute, «divulgando al massimo quanto riportato nel presente documento e rinviando ogni altra osservazione o spiegazione alle conclusioni dell'inchiesta in corso a cura del Ministero dei trasporti».

Tre giorni dopo, il 23 dicembre 1980, il SIOS Aeronautica diretto dal generale Zeno Tascio trasmise lo stesso documento al sostituto procuratore Santacroce, depurandolo solo della parte finale relativa al richiamato suggerimento.

Il contatto tra il SIOS e il magistrato avvenuto in tale occasione suscita numerose perplessità. La trasmissione della lettera fu preceduta, secondo quanto concordemente affermato davanti alla Commissione dai generali Tascio e Ferri e dal dottor Santacroce, da un incontro tra due ufficiali del Sios e il magistrato, svoltosi presso l'ufficio di quest'ultimo il 22 dicembre 1980. In un primo momento il generale Tascio (resoconto stenografico della 33ª seduta, pag. 112) ha dichiarato di essersi personalmente recato da Santacroce, accompagnato dal maggiore dei carabinieri Gemma distaccato presso il SIOS. Nel corso della successiva testimonianza formale del 31 dicembre 1989 (resoconto stenografico della 36ª seduta, pag. 184) Tascio si è detto non più certo se a recarsi dal sostituto procuratore, sempre insieme al maggiore Gemma, fosse stato egli stesso oppure il colonnello Gaudio, capo del 3º Ufficio del SIOS. Sta di fatto che fu quest'ultimo a riferire per iscritto al generale Ferri in merito a tale incontro. Scrive Gaudio: «Nel corso della conversazione è emerso che la magistratura inquirente non è ufficialmente a conoscenza di molte notizie e valutazioni note in ambito Aeronautica militare e il sostituto procuratore ha espresso l'opportunità che tali notizie e valutazioni pervengano al suo ufficio formalmente, anche allo scopo di consentirgli, tramite la stampa, di confutare meglio tesi ed ipotesi fantasiose. Tale azione, a suo parere, è preferibile ad una eventuale chiarificazione diretta dell'Aeronautica militare alla stampa dato che potrebbe non essere perfettamente in linea con informazioni e dati in possesso della magistratura».

Davanti alla Commissione, il generale Tascio ha più volte sostenuto che i rapporti con l'autorità giudiziaria venivano di norma tenuti dal Sios Aeronautica (resoconto stenografico della 33ª seduta, pag. 115) e che nel caso in questione l'incontro non fu sollecitato dal magistrato ma si trattò di un'iniziativa assunta personalmente dal generale Tascio «per esprimere le nostre perplessità di fronte alla campagna di stampa che stavamo subendo» (resoconto stenografico della 36ª seduta, pag. 7). Il generale Ferri ha invece testimoniato alla Commissione che, a suo avviso, gli ufficiali del SIOS furono convocati dal giudice (resoconto stenografico della 35ª seduta, pagg. 198 e 203).

Sull'episodio il dottor Santacroce ha così riferito alla Commissione: «Il 22 dicembre si presentarono nel mio ufficio, preannunciati da una telefonata del generale Tascio, un colonnello dell'Aeronautica e un

maggiore dei carabinieri, se non vado errato, che era in servizio presso l'Aeronautica militare. Mi dissero che desideravano portarmi un documento riservato dello Stato Maggiore dell'Aeronautica militare. Feci subito presente che documenti riservati non li ricevevo: qualunque documento mi fosse pervenuto sarebbe stato allegato formalmente agli atti. Questo fu il tenore del mio discorso» (resoconto stenografico della 97ª seduta, pag. 122). Santacroce ha anche affermato di ignorare completamente l'esistenza della lettera del 20 dicembre firmata dal generale Ferri e, riferendosi all'appunto redatto dal colonnello Gaudio, ha nettamente respinto l'ipotesi che la sua conduzione dell'inchiesta sia stata «guidata» o influenzata dall'Aeronautica.

A prescindere, comunque, da ogni riserva in ordine alle modalità e ai fini con i quali la lettera a firma del generale Tascio fu trasmessa al sostituto procuratore Santacroce, tale documento contiene di per sé una serie rilevante di «inesattezze» che gli sviluppi successivi dell'inchiesta avrebbero evidenziato.

Basti considerare, infatti, che in esso si sosteneva:

1) che l'interruzione del nastro di Marsala non era stata provocata dall'avvio dell'esercitazione SYNADEX, come si dirà in seguito, bensì dalla mera attività di un operatore, «per dimostrare la procedura di cambio del nastro»;

2) che tra i dati forniti dai centri della difesa aerea in relazione alla vicenda Ustica, vi erano anche quelli registrati da Siracusa, dati che successivamente verranno dichiarati inesistenti, ossia mai registrati a causa di un'avaria al radar verificatasi proprio il 27 giugno 1980, o, secondo altra versione, esistiti ma non più reperibili, in quanto il «fermo» del radar per intervento di manutenzione era cessato alle ore 21.00 in coincidenza con l'avvio dell'esercitazione SYNADEX;

3) che «tutte le tracce rilevate dal radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano avevano concluso il volo senza inconvenienti», mentre a distanza di quasi dieci anni l'Aeronautica ha ammesso che alcune tracce non erano state a quel tempo identificate, e che di esse non si sa nulla (né è più possibile sapere nulla dal momento che la gran parte della relativa documentazione è andata distrutta) se non che furono dall'operatore classificate «friendly»;

4) che i centri radar interessati all'incidente - ossia Licola, Marsala e Ciampino - avevano «visto» perfettamente ma non avevano tuttavia rilevato la presenza di un velivolo che, secondo quanto affermato da gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9.

Era questo il punto centrale del documento. Le tracce rilevate dai radar escludevano, secondo l'Aeronautica, la presenza di un aereo in prossimità del DC9 e dunque non era credibile che quell'«oggetto non identificato», viaggiante secondo il NTSB ad una velocità compresa tra i trecento e i cinquecentocinquanta nodi e secondo l'Itavia a circa milleduecento chilometri orari, avesse potuto lanciare un missile che aveva poi abbattuto il DC9. In altre parole, se nei pressi del DC9 non c'era alcun aereo, era ovvio che non poteva attribuirsi ad un missile la perdita del velivolo.

Questa «verità» dell'Aeronautica, enunciata nel documento del 20-23 dicembre 1980, ha finito per prevalere su ogni altra verità emergente dagli accertamenti a quel tempo espletati.

Ha prevalso, in sostanza, il punto di vista dei generali Ferri e Tascio, più volte manifestato da quest'ultimo, anche in occasione delle sue testimonianze formali davanti alla Commissione, ossia che bisognava attendere il responso degli esperti nominati dai magistrati prima di poter formulare qualunque ipotesi sulle cause del disastro.

La prima fase dell'inchiesta sul disastro di Ustica in pratica si è chiusa qui, nel dicembre 1980, con il documento elaborato dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica; lunghi anni sarebbero dovuti trascorrere prima della sua sostanziale riapertura.

CAPITOLO VI.

IL LUNGO LETARGO DELL'INCHIESTA

A partire dai primi mesi del 1981 l'inchiesta subì un significativo rallentamento. L'«ufficializzazione» del punto di vista dell'Aeronautica – che fondava il rifiuto dell'ipotesi del missile sul mancato avvistamento da parte dei radar militari di altri velivoli nei pressi del DC9 – ebbe l'effetto di controbilanciare i risultati dei numerosi accertamenti effettuati da autorevoli esperti italiani e stranieri, concordi nell'interpretare i dati radar di Ciampino come prova sufficiente della presenza di un secondo «oggetto non identificato» in prossimità dell'aereo civile.

Riproponendo la tesi del cedimento strutturale, contro tutte le evidenze esposte dalla commissione Luzzatti nella seconda relazione preliminare, l'Aeronautica non soltanto ottenne di rimettere in discussione la direzione presa dalle indagini ma ne provocò la sostanziale sospensione. Prevalse infatti, anche in ambito giudiziario, l'argomento secondo cui nulla si sarebbe potuto con certezza affermare riguardo alle cause dell'incidente fino a quando non fosse stato recuperato il relitto. A tale proposito il giudice Santacroce ha affermato in Commissione, nell'audizione del 3 dicembre 1991: «Il recupero dell'aereo, sul quale avevo puntato tutta la mia inchiesta, rappresentava il presupposto necessario per avanzare richieste articolate e precise» (resoconto stenografico della 97ª seduta, pag. 186).

Nella fase successiva l'inchiesta si attestò infatti su un'attesa semi-passiva della risoluzione dei problemi tecnico-finanziari connessi al recupero di quanto del DC9 restava in fondo al mare. La prima richiesta in tal senso fu rivolta dal sostituto procuratore Santacroce al ministro dei trasporti Balzamo il 23 novembre 1981. Poi, sul versante della magistratura, più nulla fino al 1984, quando il collegio peritale nominato dal giudice istruttore Bucarelli fu incaricato di riesaminare la questione. Le operazioni di recupero ebbero effettivamente inizio soltanto nel 1987, dopo un ulteriore periodo di attesa dovuto in parte ai tempi richiesti dagli studi tecnici di fattibilità ed in parte ad un complesso *iter* burocratico che verrà più analiticamente trattato in seguito.

La determinante importanza attribuita al recupero del relitto (che all'epoca, va precisato, veniva ritenuto difficilmente realizzabile) determinò l'oscuramento di altri possibili filoni di indagine. In particolare, le interpretazioni avanzate dall'Aeronautica circa i rilevamenti dei radar militari furono considerate soddisfacenti e conclusive, talchè l'autorità giudiziaria non ritenne di dover procedere ad ulteriori acquisizioni. La documentazione dell'esercitazione SYNADEX, essenziale per ricostruire la reale situazione della difesa aerea la sera dell'incidente, venne sequestrata solo il 12 febbraio 1987; la documentazione radar del centro di Poggio Ballone, collegato con Marsala e pertanto potenzialmente rilevante ai fini della ricostruzione delle fasi

dell'incidente, fu acquisita agli atti il 12 agosto 1988 (per poi essere nuovamente acquisita nel novembre 1989 e nel giugno 1990, in quanto ritenuta incompleta); la distruzione dei modelli DA1 di Licola, indispensabili per verificare la coerenza tra dati radar militari e interpretazione ufficiale fornita dall'Aeronautica, fu rilevata soltanto il 18 agosto 1988, nel corso dell'esecuzione di un decreto di sequestro emesso qualche giorno prima; le trascrizioni delle registrazioni terra-bordo-terra e delle conversazioni telefoniche intercorse tra Roma-Ciampino ed enti vari furono disposte il 21 ottobre 1989, ben nove anni dopo la loro acquisizione; le registrazioni delle conversazioni telefoniche dei centri della difesa aerea di Martina Franca, Poggio Ballone e Monte Venda, la cui analisi ha recentemente consentito di risalire all'allarme suscitato la sera dell'incidente da un possibile traffico americano nella zona di Ustica, furono sequestrate solo nel novembre 1990.

Come si vede, un'ampia serie di elementi rilevanti ai fini del proseguimento dell'inchiesta è rimasta del tutto ignota per un lunghissimo periodo di tempo, in conseguenza di una «sospensione del giudizio» che ha avuto altresì l'effetto di minimizzare quella linea di indagine che da Lippolis a Rana, da Macidull a Luzzatti, aveva consentito, sulla base di precisi riscontri, di restringere l'ambito delle possibili cause del disastro, individuando nell'esplosione di un ordigno (un missile, con maggiore probabilità) l'ipotesi più plausibile.

Un'altra vicenda, caratterizzata da un'impressionante serie di oscurità e contraddizioni, rimase per lungo tempo «sepolta»: quella del Mig 23 libico rinvenuto sui monti della Sila il 18 luglio 1980.

Non è detto che tale episodio sia da collegarsi in via di fatto con il caso Ustica. Certo è che ogni tentativo di verificare la tesi ufficiale, elaborata dalla commissione di inchiesta italo-libica costituita pochi giorni dopo l'accaduto, ha dato luogo ad una serie di ulteriori interrogativi rimasti per lo più senza risposta. Tali interrogativi concernono, tra l'altro, l'identità e la nazionalità del pilota, la provenienza del volo, la sua destinazione, l'avvistamento da parte della difesa aerea italiana, la data e le cause dell'incidente, le ispezioni compiute sui resti del velivolo.

L'inchiesta della magistratura fu archiviata dopo solo pochi giorni, il 31 luglio 1980 dal Tribunale di Crotone, «non essendo emersa responsabilità a carico di alcuno», per essere riaperta nel 1986, nell'ambito dell'istruttoria condotta dal giudice Bucarelli in ordine al disastro del DC9 Itavia, a seguito delle dichiarazioni rese alla stampa dai professori Zurlo e Rondanelli, autori dell'autopsia sul cadavere del pilota del Mig 23. Secondo i due medici, la morte doveva essere retrodatata di almeno quindici giorni rispetto a quanto attestato nel primo referto autoptico da loro stessi stilato. L'antedatazione del decesso rivestiva un grande rilievo poichè autorizzava a porre in collegamento la caduta del Mig 23 con l'incidente occorso al DC9 Itavia. Particolare importanza assunse, in questo contesto, il fatto che la «nota aggiuntiva» depositata, a detta dei due medici, presso la Procura di Crotone il giorno successivo a quello in cui era stata espletata l'autopsia, al fine di segnalare il mutamento di opinione riguardo la data del decesso, fosse scomparsa dagli atti dell'inchiesta giudiziaria.

Le indagini condotte nel corso del 1988 dai magistrati di Crotone, in ordine alla sparizione della predetta «nota», si conclusero tuttavia con l'archiviazione per «manifesta infondatezza dei fatti denunciati». Nel decreto di archiviazione il giudice istruttore di Crotone notava anche che la vicenda era stata «imbastita» su argomentazioni scientificamente errate e su considerazioni di «livello infantile». A conclusioni analoghe giunse la stessa Commissione, dopo un confronto effettuato il 26 luglio 1989 tra i professori Zurlo e Rondanelli ed i professori Giusti e Dina, questi ultimi incaricati dalla Commissione di verificare l'attendibilità delle argomentazioni addotte a favore della retrodatazione del decesso del pilota del Mig.

Indipendentemente dal problema relativo alla data della caduta del Mig 23, restano tuttavia altri aspetti che contribuiscono a mantenere su questa vicenda un persistente alone di dubbio.

Vi è da segnalare, infatti, l'impossibilità di accertare con ragionevole sicurezza l'ora dell'incidente, stante il contrasto tra le dichiarazioni dei testimoni (nessuno dei quali oculare) e l'analisi del *data flight recorder* del velivolo. La stessa lettura dei dati del *flight recorder*, poi, ha riservato più di una sorpresa, in quanto ha evidenziato un malfunzionamento dell'apparecchiatura che ha di fatto reso impossibile ricostruire l'intero svolgersi del volo del Mig. Altra fonte di perplessità ha costituito la tesi, sostenuta dalla commissione d'inchiesta italo-libica, secondo cui la caduta del velivolo sarebbe stata la conseguenza di un malore del pilota, sopravvenuto mentre questi partecipava ad un'esercitazione nei cieli della Libia. Dagli accertamenti condotti, sembrerebbe infatti del tutto improbabile che un aereo affidato al pilota automatico possa seguire una traiettoria tanto regolare quanto quella evidenziata dai dati, pur parziali, del *flight recorder*. Tanto più che, per penetrare nello spazio aereo italiano senza essere avvistato dai radar della difesa aerea, il Mig avrebbe dovuto viaggiare ad una altezza incompatibile con il volo in assetto automatico.

Ulteriori motivi di dubbio ha suscitato inoltre la vicenda relativa ai rottami del velivolo. Da un lato, l'estrema urgenza con cui le autorità libiche ne hanno richiesto ed ottenuto il rimpatrio, dall'altro il fitto riserbo con cui, fino ad un tempo recente, l'Aeronautica militare ha coperto gli accertamenti tecnici condotti tanto nell'immediatezza dell'incidente (anche ad opera di esperti americani) quanto, in seguito, presso laboratori italiani e britannici. Per poi scoprire, anche questo in data recente, che l'Aeronautica italiana aveva trattenuto per le proprie analisi non quella minima parte di selezionati reperti che si riteneva, bensì alcune casse.

Tornando al «letargo» dell'inchiesta sul disastro di Ustica, va rilevato che esso riguardò l'intero complesso delle attività istruttorie e coinvolse la stessa commissione Luzzatti. È significativa a tale proposito la storia dei rapporti tra commissione ministeriale ed autorità giudiziaria. Una volta ricevuti dalla Procura di Palermo gli atti dell'inchiesta, il sostituto procuratore Santacroce non ritenne formalmente possibile nominare un proprio collegio peritale (resoconto stenografico della 97ª seduta, pag. 94), nè considerò opportuno formulare nuovi quesiti ai periti nominati dal giudice Guarino (che peraltro, pur senza direttive, furono mantenuti nell'incarico). Santacroce preferì stabilire un rapporto di stretta collaborazione con la commissione Luzzatti (*ibidem*, pagg. 102-104), la quale infatti partecipò

attivamente a tutti gli accertamenti condotti nel corso dell'istruzione sommaria (a Borgo Piave per la lettura dei nastri di Marsala l'11 novembre 1980, negli Stati Uniti presso la FAA e il NTSB nell'autunno 1980, a Londra presso l'AIB - *Accident Investigation Branch* - e il RARDE - *Royal armament research and development establishment* - dal 2 al 6 novembre 1981).

Proprio a seguito degli elementi acquisiti nel corso di tale ultima visita, il magistrato e la commissione Luzzatti decisero di comune accordo - così come riferito da Luzzatti al Ministro dei trasporti nelle lettere del 12 febbraio e del 22 settembre 1983 - di richiedere ulteriori analisi ai laboratori dell'Aeronautica. Il 16 marzo 1982 la commissione Luzzatti presentò al Ministro dei trasporti una relazione, che sarebbe stata anche l'ultima della commissione, le cui conclusioni mettevano in evidenza che «causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo». La individuazione della natura dell'ordigno (interno o esterno) veniva rimandata alle ulteriori analisi di laboratorio commissionate all'Aeronautica. Quando tuttavia, nell'ottobre dello stesso anno, la 4^a Divisione esplosivi e propellenti dell'Aeronautica militare consegnò al sostituto procuratore Santacroce la relazione riportante i risultati delle analisi, che evidenziavano la presenza di tracce di esplosivo T4 su alcuni reperti, il magistrato rifiutò di trasmetterla alla commissione Luzzatti, perchè coperta da segreto istruttorio.

Santacroce, nell'audizione dinanzi alla Commissione, ha più volte insistito sull'importanza che gli accertamenti operati dall'Aeronautica ebbero ai fini della successiva formalizzazione dell'inchiesta, in quanto proprio la scoperta di tracce di T4 consentì di fissare quel titolo di reato («disastro aviatorio doloso e di strage») senza del quale non sarebbe stato possibile il passaggio all'istruzione formale (resoconto stenografico della 97^a seduta, pagg. 169 e 183-185). Quel che tuttavia non è risultato altrettanto chiaro è perchè, dopo l'acquisizione di questo importante elemento, il magistrato abbia comunque atteso tredici mesi prima di procedere alla formalizzazione dell'inchiesta e, inoltre, che cosa gli abbia impedito in questo lungo lasso di tempo di mettere Luzzatti a parte dei risultati delle analisi di laboratorio, come già era avvenuto in precedenza per altri accertamenti disposti dal magistrato.

Malgrado il fitto scambio di opinioni e suggerimenti che aveva caratterizzato il primo periodo di collaborazione tra la commissione ministeriale e il magistrato, quest'ultima, a partire dalla fine del 1981, fu dunque posta nella condizione di non poter proseguire le proprie indagini. Tale situazione non mutò neppure quando l'inchiesta, essendo stata formalizzata, passò al giudice Bucarelli. Benchè infatti questi avesse trasmesso a Luzzatti la relazione dei laboratori dell'Aeronautica che Santacroce si era rifiutato di inviargli, i successivi rapporti furono «scarsissimi, per non dire nulli» (resoconto stenografico della 58^a seduta, pag. 34). Traccia eloquente di tali difficoltà si trova nel provvedimento con cui il 25 febbraio 1987, a sette anni dall'avvio dell'inchiesta, il giudice Bucarelli sollecitò i periti a suo tempo nominati da Guarino a presentare le proprie relazioni conclusive. Scriveva infatti Bucarelli che «a seguito di illegittimo intervento» della commissione Luzzatti nell'attività dei periti nominati dal magistrato, i periti stessi «vennero posti in condizione di non poter adempiere l'incarico ricevuto».

Il 25 marzo 1986 Luzzatti comunicò al ministro dei trasporti Signorile che il compito della commissione da lui presieduta doveva ritenersi esaurito «in mancanza di ulteriori elementi conoscitivi». Nella lettera Luzzatti sottolineava come: «La commissione, che ha avuto a disposizione pochissimi reperti, ha, purtuttavia, svolto un lavoro degno di nota a livello mondiale, stanti le difficoltà incontrate. Basti pensare che il Laboratorio dell'Aeronautica militare, in un primo tempo, non aveva trovato tracce di esplosivo e che malgrado ciò essa (commissione) stabilì che l'aeromobile era andato distrutto a causa della deflagrazione di un ordigno esplosivo».

Il progressivo deterioramento dei rapporti tra autorità inquirente e commissione Luzzatti può essere assunto come esplicita indicazione della situazione di stallo alla quale l'inchiesta era pervenuta nella prima metà degli anni '80. Dopo la prima fase, durata dal luglio al dicembre 1980, in cui le indagini erano rapidamente venute trovando una propria direzione di sviluppo, la successiva «strategia dell'attesa» - di un recupero invocato ed evocato più che concretamente progettato - aveva indotto quel lungo letargo dell'inchiesta durante il quale alcune delle iniziali acquisizioni furono disperse o revocate in dubbio.

Perciò si è detto che l'inchiesta, in realtà, si è fermata nel dicembre 1980.

CAPITOLO VII.

LE DUE RELAZIONI PERITALI DEL COLLEGIO «BLASI»: 1989-1990

A giustificazione del lungo stallo dell'inchiesta il giudice Bucarelli, nell'audizione dinanzi alla Commissione del 24 gennaio 1992, ha addotto la necessità di attendere l'esito delle perizie tecniche affidate al collegio presieduto dal professor Massimo Blasi, cui era stato richiesto di accertare la dinamica e la causa del disastro.

L'iniziativa di nominare i periti venne assunta da Bucarelli l'8 novembre 1984, undici mesi dopo aver ricevuto l'incarico dell'istruttoria formale. La relazione del collegio peritale (composto, oltre che da Blasi, dai professori Cerra, Imbimbo, Lecce, Migliaccio e Romano) fu depositata il 16 marzo 1989, a più di quattro anni di distanza dal conferimento dall'incarico. Richiesto dalla Commissione di spiegare i motivi dell'abnorme durata degli accertamenti peritali il professor Blasi, nella seduta del 9 ottobre 1991, ha a sua volta riferito che i lavori del collegio tecnico furono condizionati dal lungo tempo occorso per progettare, finanziare e realizzare il recupero del relitto del DC9.

In un successivo capitolo si dirà come il fatto di non aver subito iscritto il recupero del relitto tra le spese di giustizia, la cui autorizzazione non poteva che essere di esclusiva competenza del magistrato procedente, abbia contribuito in misura determinante ad ostacolare e ritardare il corso dell'inchiesta.

Le operazioni di ripescaggio furono effettuate nel corso di due campagne, la prima nel periodo giugno-luglio 1987 e la seconda nel periodo aprile-maggio 1988. Le attività, di cui era stata incaricata la società francese IFREMER, si svolsero sotto il controllo di alcuni tecnici della società italiana TECNOSPAMEC, nominati ausiliari del collegio peritale. Il recupero fu interrotto quando i periti ritennero, sulla base di una valutazione compiuta insieme all'IFREMER, che fosse stata riportata in superficie parte significativa dei resti dell'aereo, restando sul fondo solo alcuni relitti non essenziali ai fini dell'indagine perchè di piccole dimensioni.

Tra le due fasi del recupero si inserì l'episodio dell'informativa inviata il 17 giugno 1987 dal direttore del SISMI, ammiraglio Martini, al ministro della difesa Gaspari, per informarlo dei legami della società IFREMER con i servizi segreti francesi. Nell'appunto si rovesciava il giudizio espresso dall'ammiraglio Martini in una precedente nota inviata all'onorevole Amato, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, in data 11 novembre 1986, nella quale si segnalava l'affidabilità della società francese e l'opportunità di affidarle il recupero. Tale appunto era stato a sua volta preceduto da una nota del 2 ottobre 1986 con cui Martini rispondeva ad una richiesta di informazioni pervenuta da parte dell'onorevole Amato e riguardante gli eventuali rapporti dell'IFREMER con i servizi francesi. Nella risposta il SISMI non aveva escluso la circostanza, senza tuttavia prendere esplicitamente posizione.

In seguito a questo primo appunto l'onorevole Amato ebbe un colloquio con il giudice istruttore Bucarelli, nel corso del quale riferì al magistrato quanto appreso dal Sismi. In quell'occasione Bucarelli avrebbe osservato che il sospetto di possibili inquinamenti poteva essere avanzato nei confronti di qualsiasi società straniera chiamata ad effettuare il recupero e pertanto, poichè in Italia non erano presenti strutture tecnicamente in grado di realizzare l'operazione, l'unica scelta possibile consisteva nell'affidare l'incarico ad una ditta straniera sotto lo stretto controllo di un'azienda italiana a quella non legata da alcun rapporto di interesse. Tutto ciò è stato riferito dallo stesso onorevole Amato nella seduta della Commissione dell'11 luglio 1990. Il professor Blasi, nel corso della sua audizione, ha da parte sua riferito che il giudice non informò il collegio peritale di alcuno dei giudizi formulati dal Sismi.

Le parti di relitto recuperate furono oggetto di una serie di accertamenti tecnici, le cui risultanze, insieme a quanto emerso dai numerosi esami sui materiali recuperati nel 1980 e dall'analisi dei tracciati radar di Ciampino, Marsala e Licola, portarono il collegio Blasi a concludere che la causa della caduta del DC9 andava individuata nell'esplosione esterna, ravvicinata, di un missile. La relazione peritale affermava a questo proposito: «Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 I-TIGI sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisare il tipo, la provenienza e l'identità del missile stesso».

Il problema di accertare il tipo e la provenienza del missile che aveva colpito il DC9 fu pertanto al centro dei nuovi quesiti che il giudice Bucarelli pose ai periti il 29 settembre 1989, sei mesi dopo il deposito della prima relazione. Nel frattempo, prima che il collegio peritale si ponesse nuovamente al lavoro, erano stati resi noti i risultati di due ulteriori inchieste disposte rispettivamente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministro della difesa.

La prima inchiesta fu affidata il 23 novembre 1988 dall'allora Presidente del Consiglio, onorevole De Mita, ad una commissione appositamente costituita e presieduta dal dottor Carlo Maria Pratis. Dopo aver esaminato una considerevole documentazione raccolta presso diversi apparati pubblici, ed avendo effettuato alcuni autonomi accertamenti in merito al funzionamento dei radar civili e militari, la commissione Pratis presentò una relazione, il 10 maggio 1989, le cui conclusioni riammettevano l'ipotesi dell'esplosione di un ordigno collocato all'interno dell'aereo. Oltre a ciò, la commissione aveva espresso la propria convinzione che dovessero respingersi le insinuazioni circa il supposto occultamento di dati da parte dei centri di Licola e Marsala, e riaffermò come tutti gli accertamenti effettuati avessero portato ad escludere la presenza, nell'ora e nella zona dell'incidente, di aerei o navi delle forze armate nazionali o degli Stati esteri interpellati (Stati Uniti, Francia, Germania occidentale, Gran Bretagna, Israele).

La seconda inchiesta fu invece avviata il 17 marzo 1989 dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, su incarico dell'allora ministro della difesa, onorevole Zanone, al fine di accertare, in connessione alle conclusioni presentate nella perizia del collegio Blasi,

se enti e comandi delle forze armate comunque interessati avessero pienamente rispettato, in relazione all'incidente occorso al DC9, «le norme e le procedure in vigore e la necessaria diligenza». Gli esiti dell'indagine furono presentati al Ministro della difesa il 5 maggio 1989, con una relazione che ribadiva la totale estraneità dell'Aeronautica all'incidente e la collaborazione completa e pronta prestata agli inquirenti (salvo alcuni ritardi o imprecisioni connesse alle lacune della normativa allora vigente in materia di conservazione della documentazione). A conclusione della relazione, nell'evidenziare alcuni aspetti non attinenti al mandato ricevuto dal Ministro della difesa, il Capo di Stato Maggiore aggiungeva che alla luce dei dati disponibili non sembrava sussistere non solo certezza, ma neanche probabilità della presenza di un caccia nei pressi del DC9.

L'ipotesi del missile, sostenuta nella perizia del collegio Blasi, veniva ancor più nettamente respinta nella cosiddetta «controperizia» elaborata dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica e trasmessa, il 26 agosto 1989, al Gabinetto del Ministro della difesa.

Avendo presenti le conclusioni delle succitate inchieste, i periti coordinati dal professor Blasi ripresero il proprio lavoro nell'autunno del 1989, commissionando ad esperti esterni al collegio analisi sui dati radar di Ciampino e sulle teste di guerra impiegate nei missili aria-aria. I consulenti a tal fine cooptati nell'attività peritale non furono tuttavia nominati dal giudice, nè questi venne a conoscenza della loro attività fino al deposito della seconda relazione: gli esperti prescelti per le due ricerche (il professor Galati della seconda Università di Roma e gli ingegneri Giaccari e Pardini, dirigenti della Selenia, per lo studio dei dati radar; l'ingegner Spoletini, dirigente della BPD-Snia Viscosa, per lo studio degli esplosivi) furono nominati dallo stesso collegio peritale, con la qualifica di «ausiliari», senza prestare alcun giuramento: un fatto che lo stesso giudice Bucarelli, nell'audizione del 24 gennaio 1992, definisce «gravissimo».

La figura dell'«ausiliare» è prevista, nell'espletamento di perizie giudiziarie, in funzione di una prestazione d'opera meramente esecutiva o di una rilevazione di dati materiali, e comunque per operazioni rispetto alle quali il perito sia in grado di esprimere un'autonoma e competente valutazione. È del tutto improprio far rientrare in questa categoria gli accertamenti succitati, i quali, per la specificità delle competenze impiegate, avrebbero piuttosto richiesto un ampliamento del collegio peritale. Tanto più che le relazioni predisposte dai cosiddetti «ausiliari», ebbero un ruolo fondamentale nel determinare la spaccatura del collegio peritale nella risposta ai quesiti aggiuntivi posti dal giudice istruttore.

Quando il 26 maggio 1990 il collegio Blasi depositò le risultanze del supplemento di perizia, venne alla luce un clamoroso dissidio interno tra i periti Blasi e Cerra, da una parte, e i periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio, dall'altra. Mentre questi ultimi riconfermarono nella sostanza le conclusioni evidenziate nella relazione del 16 marzo 1989, Blasi e Cerra si dissero convinti che l'incidente fosse da attribuire ad un «fenomeno esplosivo interno». Determinanti, nella maturazione di questa nuova opinione, risultarono i pareri espressi dagli «ausiliari». L'analisi dei dati di Ciampino condotta da Galati, Giaccari e Pardini

aveva infatti escluso che vi fossero altri velivoli nei dintorni del DC9: «Le due traiettorie che inequivocabilmente si intersecano debbono attribuirsi la prima ai frammenti del DC9, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso». Mentre Spoletini, da parte sua, aveva concluso che l'esplosione interna doveva considerarsi come l'ipotesi più probabile, riconducendo a questa interpretazione gli stessi risultati delle analisi effettuate nel 1988 presso i laboratori inglesi del Rarde.

La seconda relazione del collegio Blasi ha quindi avuto l'effetto di riportare l'inchiesta al punto in cui essa era alla fine del 1980, quando l'ipotesi del missile venne avanzata per la prima volta e fu prontamente contraddetta dai sostenitori del cedimento strutturale. I soli «dati» nuovi, se così si possono definire, emersi nel periodo 1989-1990 si possono quindi sintetizzare nella riproposta dell'esplosione interna come bilanciamento e neutralizzazione rispetto all'ipotesi del missile e nell'invio di 23 mandati di comparizione ad altrettanti militari in forza a Marsala e Licola all'epoca dell'incidente, richiesto dal pubblico ministero Santacroce e disposto da giudice istruttore Bucarelli in data 5 agosto 1989.

Il 25 settembre 1990 il giudice istruttore Priore, al quale l'inchiesta era stata assegnata dopo l'accoglimento dell'istanza di astensione presentata il 17 luglio 1990 dal giudice Bucarelli, nominò un nuovo collegio peritale coordinato dal professor Misiti. All'atto della nomina dei periti l'autorità giudiziaria formulò tra l'altro il seguente quesito: «Considerate le parti recuperate, esaminate quelle che risultano riprese dalle video-cassette all'atto dell'interruzione delle operazioni di recupero e valutate l'entità e l'importanza delle parti mancanti, riferiscano sull'opportunità di procedere ad una ulteriore campagna di recupero».

Al fine di rispondere al quesito i nuovi consulenti tecnici analizzarono le operazioni di recupero effettuate dalla IFREMER e descritte nella perizia Blasi; quindi - in applicazione della normativa ICAO (*International civil aviation organization*) in materia di indagini su disastri aerei - disposero la ricostruzione del relitto presso l'aeroporto di Pratica di Mare allo scopo di valutare l'entità delle parti mancanti. Tali analisi preliminari consentirono di evidenziare che, in termini di superficie, nel 1987-88 era stato recuperato non più del 30 per cento del velivolo (dovendosi quindi interpretare la valutazione IFREMER relativa al recupero dell'80 per cento dell'aereo come una stima riferita al peso). In fondo al mare restava invece il 70 per cento circa della fusoliera, elemento di primaria importanza per la determinazione delle cause dell'incidente occorso al velivolo.

In base a tali elementi, il giudice istruttore Priore affidò alla società inglese WINPOL l'incarico di recuperare le parti mancanti del velivolo. Nel maggio 1991 la WINPOL avviò la campagna di recupero, che ebbe termine nel successivo mese di dicembre, una volta riportata in superficie la quasi totalità dei resti ancora giacenti sul fondo marino, inclusa la seconda scatola nera (*Data flight recorder*).

Il 4 dicembre 1991 è stato prorogato al 23 ottobre 1992 il termine ultimo per concludere le istruttorie relative ad inchieste riguardanti i casi di strage.

Il 30 dicembre il giudice Priore ha inviato 13 comunicazioni giudiziarie ad alti ufficiali dell'Aeronautica e del Sismi tra i quali i generali Tascio, Ferri, Bartolucci e Pisano.

Al momento in cui la Commissione si accinge a trasmettere al Parlamento la presente relazione la perizia del collegio Misiti non è stata ancora depositata. Il giudice Priore ha anzi disposto nuove e più estese perizie.

CAPITOLO VIII.

GLI INTERVENTI DEL PARLAMENTO, DEL GOVERNO
E DEI VERTICI ISTITUZIONALI

Abbiamo sin qui ricostruito la lunga storia di Ustica. Una storia che ha come suoi principali protagonisti la magistratura e l'Aeronautica militare. Sporadicamente hanno fatto la loro comparsa sulla scena i servizi di informazione e di sicurezza, recitando una parte spesso ambigua e contraddittoria. E certamente un ruolo minore, inadeguato all'importanza che Ustica ha avuto nella storia recente del Paese, hanno per lungo tempo recitato il Governo e il Parlamento.

Nei giorni immediatamente successivi al disastro il ministro dei trasporti Formica - l'8 luglio - e il ministro della difesa Lagorio - il 10 luglio - tennero informato il Parlamento sui primi accertamenti.

L'allarme determinatosi all'indomani della sciagura cessò con le assicurazioni fornite dall'Aeronautica e fatte proprie dal ministro Lagorio. Esclusa la presenza di altri aerei nella zona, non restava che la tesi del cedimento strutturale: una tesi «comoda» perchè non chiamava in causa responsabilità particolari, nemmeno quella del Ministero dei trasporti, dal momento che era stato subito accertato che i controlli sul DC9 erano stati regolarmente effettuati.

Dopo il 10 luglio, dunque, sulla vicenda calò per la prima volta il silenzio.

Il senatore Mazzola, all'epoca sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega per i servizi, ha così descritto alla Commissione questo passaggio: «Il fatto di Ustica si verificò la notte tra il 27 e il 28 giugno e il governo Cossiga cadde il 28 settembre, se non ricordo male, e nel mese di luglio noi avemmo il caso Donat-Cattin davanti alle Camere, avemmo il caso Morlino, cioè la mozione di sfiducia al Ministro della giustizia, e il 2 agosto si verificò la strage di Bologna. Quindi non ci fu più nessuno che andò a pensare a Ustica con tutto quello che avevamo per le mani. Obiettivamente devo dire che non vennero informazioni ma neanche le sollecitammo perchè eravamo travolti da una serie di avvenimenti che avevano tutti le stimate dell'attentato, mentre quello non le aveva» (resoconto stenografico della 91ª seduta, pagg. 123-124).

Alla metà di dicembre del 1980, però, l'attenzione si ridestò drammaticamente: il 17 dicembre l'Itavia diramò un comunicato stampa che indicava il missile come unica ipotesi valida a spiegare la caduta dell'aereo e lo stesso giorno il ministro Formica affermò alla Camera di ritenere l'ipotesi del missile «più probabile delle altre».

Quattro giorni prima, il 13 dicembre, il ministro Formica aveva trasmesso al Presidente del Consiglio, al Ministro della difesa e alle Camere la seconda relazione preliminare della commissione Luzzatti che escludeva le ipotesi del cedimento strutturale e della collisione con un altro velivolo.

Non restavano dunque che due possibilità: la bomba o il missile. Di fronte ad una simile alternativa, che in qualsiasi modo fosse stata risolta chiamava direttamente in causa gli organi di Governo deputati alla pubblica sicurezza e indirettamente non poteva non attivare i poteri di controllo del Parlamento, si registra invece una grave carenza di interventi da parte dei vertici istituzionali, una carenza protrattasi per lunghi anni.

Nel corso del 1980 (e fino al 1988) Ustica non ha mai formato oggetto specifico di discussione in sede di Consiglio dei Ministri. L'onorevole Forlani, Presidente del Consiglio dal 18 ottobre 1980 al 28 giugno 1981, ha affermato davanti alla Commissione: «Riunioni *ad hoc* non ne sono state tenute. Certamente vi fu qualche occasione in cui si discusse di tali argomenti» (resoconto stenografico della 92ª seduta, pagg. 11-12).

E ancora: «Ci riferiamo al periodo dall'ottobre al dicembre, e nel dicembre 1980 comparve la prima relazione [ndr. in realtà la seconda] della commissione tecnico-amministrativa. È un periodo, rispetto a questa vicenda, di attesa delle conclusioni o delle prime conclusioni alle quali può arrivare la commissione, mentre l'attività di Governo è dominata da altri fatti drammatici che intervengono in quel periodo: il terremoto, le dimissioni dell'onorevole Rognoni, le esternazioni del Presidente della Repubblica (le esternazioni sono sempre avvenute), il terrorismo, i sequestri. Certamente ricorderei se la questione fosse stata portata all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri per una valutazione collegiale, ma forse non esistevano neppure le condizioni perchè la questione in quel momento potesse essere assunta nel Consiglio dei ministri in quanto vi era una indagine in corso della quale si attendeva l'esito» (*ibidem*, pag. 15).

La questione Ustica fu però toccata in una riunione del Comitato interministeriale per l'informazione e la sicurezza (CIIS), presieduto dal Presidente del Consiglio e del quale fanno parte i Ministri degli esteri, dell'interno, della giustizia, della difesa, dell'industria e delle finanze. Ne ha parlato per primo alla Commissione, nella sua audizione del 6 luglio 1989, il ministro della difesa dell'epoca, onorevole Lagorio: «Se la memoria non mi tradisce, alla fine del 1980 o nei primi giorni del 1981 vi fu una riunione del CIIS per discutere sul sequestro del magistrato D'Urso, ed in quella occasione si trattò incidentalmente anche il caso di Ustica» (resoconto stenografico della 24ª seduta, pag. 25).

Nel corso della stessa audizione, l'onorevole Lagorio ha detto che si parlò del possibile coinvolgimento delle Forze armate «in sede formale nel dicembre 1980, in una riunione del CIIS; nel momento più drammatico, quando l'ipotesi missile prese una consistenza, tanto è vero che il Parlamento si allertò. Quello fu il momento in cui ricominciarono le indagini dentro le Forze armate» (*ibidem*, pagina 79).

Lagorio dunque richiese allo Stato Maggiore dell'Aeronautica una nuova approfondita ricerca di tutti gli elementi di conoscenza in possesso dell'Arma. Risultato di tale ricerca, ha sostenuto lo stesso Ministro in Commissione, fu un rapporto «redatto dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica - credo dal 3° reparto che era abilitato a queste cose - e trasmesso al Presidente del Consiglio e al Ministro dei trasporti dal Ministro della difesa con la sua firma» (*ibidem*, pag. 55).

Il rapporto in questione, tuttavia, non è stato acquisito agli atti dell'inchiesta parlamentare nè di quella condotta dalla magistratura. Ciò che invece risulta agli atti, in data 20 dicembre 1980, ed ha come fonte proprio il 3° reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica e come destinatario lo Stato Maggiore della Difesa, è quell'appunto (che in forma pressochè identica verrà trasmesso al giudice Santacroce il 23 dicembre) che, nell'attaccare violentemente le «notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo con sorprendente superficialità a ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature sulla causa e sulla dinamica dell'incidente» fissa una volta per tutte «la verità» dell'Aeronautica: nessun aereo o nave militare italiani o alleati si trovava nelle vicinanze del luogo del disastro.

L'autorità politica non assunse di conseguenza alcuna specifica iniziativa: nella sostanza si limitò a farsi «incidentalmente» tranquillizzare dall'Aeronautica.

Va rilevato in proposito che le informazioni di cui il Governo era in possesso provenivano tutte dalla stessa ed unica fonte: gli Stati Maggiori della Difesa e dell'Aeronautica. Nè ci fu chi, a livello politico, si preoccupò di procurarsi fonti alternative.

Il ministro della difesa Lagorio non ritenne di dover attivare i Servizi perchè li giudicava «deboli, male organizzati, privi di tecnologia, dispersi in modo incoerente sul territorio d'azione, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali perchè ripetutamente devastati dagli scandali» (*ibidem*, pag. 16).

Da parte sua, il sottosegretario con delega per i Servizi, senatore Mazzola, fu telefonicamente informato del disastro il giorno successivo dal prefetto Pelosi, segretario generale del Comitato esecutivo per i servizi di informazione e sicurezza (CESIS), il quale gli disse che non si poteva escludere l'attentato anche se nessuno lo aveva rivendicato. In un secondo contatto telefonico, avvenuto il 29 o il 30 giugno, il prefetto Pelosi esclude l'attentato perchè la rivendicazione NAR-Affatigato si era rivelata fasulla.

Questo fu tutto. Il circuito Servizi-CESIS-Presidenza del Consiglio andò - per riprendere una espressione utilizzata dal senatore Mazzola nella sua audizione del 15 ottobre 1991 davanti alla Commissione - in *black out*.

Ha detto Mazzola: «Sulla vicenda di Ustica io sono certo che noi - ed intendo la Presidenza del Consiglio, perchè solo di questo posso testimoniare - siamo stati tenuti all'oscuro e se è successo qualcosa, come voi state accertando, questo qualcosa è stato fatto all'oscuro e ci hanno sostanzialmente presi, come suol dirsi, per il bavero. Questo probabilmente anche approfittando del fatto oggettivo che c'erano tali e tante questioni in campo che da parte nostra non c'è stata una sollecitazione in quella direzione perchè c'erano altre cose di diretto interesse che ci stavano assorbendo. Quindi la situazione generale è stata probabilmente utilizzata per tenerci all'oscuro di notizie» (resoconto stenografico della 91ª seduta, pagg. 126-127).

E ancora: «In questa vicenda non c'è stato nulla che abbia sollevato un minimo sospetto in chi era destinatario delle notizie che non c'erano. È l'unico vero caso in cui c'è stato un *black out* completo» (*ibidem*, pag. 143).

Quando, in occasione della strage alla stazione di Bologna del 2 agosto, si ripeté il tentativo di attribuirne la responsabilità a Marco Affatigato, nessun collegamento fu ipotizzato con l'analogo depistaggio verificatosi per Ustica.

Ha affermato il senatore Mazzola: «Mi ricordo di Affatigato in relazione alla strage di Bologna, però non feci una connessione rispetto ad Ustica in quel momento. Ripeto, dell'incidente di Ustica non avevo l'idea, nè il più vago sospetto che potesse essere stato causato da cosa diversa dal cedimento strutturale. Al 2 agosto l'incidente di Ustica era stato cancellato, ovvero come per ogni italiano qualsiasi era rimasta la memoria di un incidente aereo. In quei trentacinque giorni non c'era stato nulla che potesse collegare Ustica a Bologna. Per me Ustica non era riconducibile a nessun altro episodio, nè al terrorismo» (*ibidem*, pag. 140).

Quando, il 17 dicembre, il ministro Formica ripropose in Parlamento l'ipotesi del missile, il senatore Mazzola chiese al prefetto Pelosi di approfondire la questione. Dopo pochi giorni il prefetto - nelle parole del senatore Mazzola - gli rispose «“la tesi è una tesi fantasiosa, non ci sono elementi che comprovino questo, è un cedimento strutturale”. A quel punto lì - ha affermato il senatore Mazzola - io, o anche il Presidente del Consiglio, che cosa potevo fare? Non avevo da parte mia un supplemento di informazioni tali da dire altro: io ho chiesto, mi hanno dato una risposta, non è che potevo mettermi a dire: no, io non ci credo, ho preso per buono quello che mi hanno detto» (*ibidem*, pag. 156).

Riferendosi ai molti altri problemi di ordine pubblico che occuparono i mesi di dicembre 1980 e gennaio 1981 (assassinio del generale Galvaligi, sequestro D'Urso, rivolta nel carcere di Trani, richiesta dell'onorevole Craxi di chiudere il carcere dell'Asinara), il senatore Mazzola ha avanzato, davanti alla Commissione, la seguente spiegazione: «Io credo che in una situazione normale questo non sarebbe avvenuto, perchè io credo che chi si è mosso per depistare, coprire, etc., ha avuto il grande vantaggio di muoversi in una situazione nella quale lui si occupava esclusivamente di questo e i suoi interlocutori avevano mille altri problemi quotidiani giganteschi, terribili, per cui non erano in grado di esercitare quella sorveglianza che in una situazione normale probabilmente ci sarebbe stata; in una situazione normale probabilmente la questione della discrasia tra le dichiarazioni di Formica e quello che ci veniva detto dai Servizi sarebbe stata più approfondita; nella situazione dell'epoca, ripeto, calandosi nella situazione dell'epoca, le dico sinceramente che non facevamo a tempo ad affrontare un problema che ce n'era un altro più grosso, quindi eravamo travolti dagli avvenimenti» (*ibidem*, pag. 159).

Dalla fine del 1980 di Ustica nessuno parla più.

Nel corso del 1981 il Governo si interessò alla vicenda solo in due occasioni: per rispondere - tramite i ministri dei trasporti, prima Formica e poi Balzamo - ad interrogazioni parlamentari sul «processo verbale di scomparsa in mare» del DC9 e sulla possibilità di mettere in collegamento il disastro di Ustica con la presenza di oggetti volanti non identificati.

L'interesse non fu ridestato neppure dalla trasmissione al Parlamento, il 27 marzo 1982, della relazione della commissione Luzzatti che concludeva: «Causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo», collocato a bordo prima della partenza oppure proveniente dall'esterno dell'aereo.

Secondo l'onorevole Lagorio, quando fu pubblicata questa relazione non ci fu nel Paese una grande mobilitazione, «come se la capacità reattiva si fosse già esaurita due anni prima» (resoconto stenografico della 91ª seduta, pag. 73).

E, quanto alla mancata iniziativa del Governo, sempre l'onorevole Lagorio ha affermato: «Non sarebbe male se il Governo si muovesse sempre su impulso dell'opinione pubblica: sarebbe già un'importante vigilanza democratica» (*ibidem*, pag. 73). Un giudizio forse discutibile questo, ma che indubbiamente rispecchia con agghiacciante verità lo sviluppo nel tempo del caso Ustica.

Insieme all'interesse dell'opinione pubblica, l'inchiesta languì nella pressochè totale inerzia fino al 1986 quando, nel sesto anniversario della sciagura, il comitato per la verità su Ustica, presieduto dal senatore Francesco Paolo Bonifacio, si rivolse al Presidente della Repubblica Cossiga perchè intervenisse sul Governo «affinchè fosse posto fine ad un silenzio intollerabile».

Il presidente Cossiga sollecitò allora il Presidente del Consiglio Craxi perchè venissero posti in essere adeguati interventi; e l'onorevole Craxi incaricò della questione il sottosegretario alla presidenza del consiglio, onorevole Amato.

Ed è soltanto in questo momento che finalmente si sblocca la situazione per quanto riguarda il progetto di recupero dei relitti del DC9 rimasti in fondo al mare.

Già il 23 novembre 1981 il sostituto procuratore Santacroce aveva segnalato al ministro dei trasporti Balzamo l'importanza di tale recupero ai fini delle indagini, sollecitando opportune iniziative da parte del Governo. Circa un anno dopo, il 10 ottobre 1982, il ministro Balzamo trasmise alla Presidenza del Consiglio e ai ministeri del tesoro e del bilancio uno schema di disegno di legge con una proposta di stanziamento di 10 miliardi di lire.

I due ministeri economici espressero però parere contrario perchè nel provvedimento non era indicata la copertura finanziaria. Il ministro del tesoro dell'epoca, onorevole Gorla, ha così rievocato la vicenda di fronte alla Commissione: «Per quanto riguarda la procedura del Ministero del tesoro [...] quando si tratta di giudicare il merito di un provvedimento interviene l'autorità politica; quando, invece, si tratta di giudicare la copertura di un provvedimento, il processo si ferma all'autorità amministrativa cioè al Ragioniere generale dello Stato. Mi conforta in questa convinzione leggere nella relazione che il diniego di parere favorevole alla proposta fu motivato «perchè non era indicata la copertura finanziaria». Mi conforta anche il distinguere la forma dalla sostanza; infatti, posso dedurre dai successivi avvenimenti che quando la questione venne riproposta in termini di sostanza politica, la soluzione venne trovata [...] nel modo a mio avviso ancora oggi più congruo» (resoconto stenografico della 94ª seduta, pagg. 111-112).

L'onorevole Gorla ha ulteriormente precisato: «Generalmente il Ragioniere dello Stato riceve una bozza di un disegno di legge da una

amministrazione (in questo caso si trattava del Ministero di grazia e giustizia oppure del Ministero dei trasporti), un pezzo di carta su cui deve esprimere un parere. Di solito guarda di che cosa si tratta, e poi consulta l'ultimo articolo (c'è questa distorsione professionale) e se rileva (immagino che sia successo così) che manca l'articolo di copertura, non si pone neanche il problema di trovare un'altra soluzione» (*ibidem*, pagg. 112-113).

È evidente che «il problema di trovare un'altra soluzione» era di competenza dell'autorità politica. Ma - è sempre l'onorevole Gorla che parla - «Desidero ricordare che ci riferiamo al 20 gennaio 1983. Venni nominato ministro del tesoro il 2 dicembre 1982, quindi quaranta giorni prima e, come qualche collega si ricorderà, erano stati quaranta giorni convulsi: ci trovavamo in una fase di probabile esercizio provvisorio del bilancio. Inoltre, desidero sottolineare che la vicenda di Ustica (che successivamente ha assunto questi toni drammatici) non presentava alcun elemento di drammaticità, cioè (a prescindere dal centinaio di vittime) non era carica di quella tensione che oggi registriamo. Quindi, sarei grato ai colleghi se tenessero presente questo aspetto: lo spirito con cui si trattava la questione a quell'epoca era diverso da quello di oggi. Molto probabilmente se oggi venisse trasmesso un disegno di legge su Ustica al Ragioniere generale dello Stato, quest'ultimo si rivolgerebbe subito al Presidente del Consiglio dei ministri per chiedere cosa fare, considerato il rischio di tensioni e di polemiche. Non penso che fosse questa la situazione in quell'epoca» (*ibidem*, pagg. 113-114).

Così, non essendovi il rischio di tensioni e polemiche, il disegno di legge si arenò.

Ad un successivo sollecito del ministro dei trasporti Casalinuovo, il capo di Gabinetto della Presidenza del Consiglio del V Governo Fanfani, Torregrossa, rispose il 16 aprile 1983 comunicando che l'ufficio legislativo della Presidenza aveva espresso l'avviso che la congiuntura economica non consentiva il finanziamento del recupero con nuovi stanziamenti e che i fondi avrebbero dovuto essere reperiti sui capitoli di bilancio del Ministero dei trasporti distogliendoli da altri impieghi meno urgenti.

Non è difficile immaginare come tale ultima indicazione non abbia avuto seguito alcuno.

L'aspetto più grave della questione, al di là dei pur gravissimi ritardi, consiste tuttavia nel fatto che per poter procedere al recupero del relitto non vi era alcun bisogno di uno specifico disegno di legge, con i connessi problemi di copertura finanziaria. Anzi, qualora un simile disegno di legge fosse stato approvato, si sarebbe trattato di un provvedimento ai limiti della ineseguibilità. Costituendo infatti il relitto dell'aereo corpo di reato, soltanto i periti giudiziari, formalmente nominati dal magistrato, avrebbero potuto compiere le operazioni di recupero. Inoltre, le relative spese, in quanto richieste dalle esigenze istruttorie di un procedimento penale, sono per legge obbligatorie e pertanto la loro anticipazione è posta a carico dello Stato; infine esse potevano essere disposte dal magistrato procedente senza preventiva autorizzazione da parte del Ministero, che doveva semplicemente essere informato.

In effetti, al recupero materiale dei relitti, compiuto per conto del collegio peritale Blasi dalla società francese IFREMER, si giunse al

termine di una lunga procedura, avviata dal giudice istruttore Bucarelli nel novembre 1984 con la richiesta rivolta al collegio Blasi di pronunciarsi sulla opportunità di effettuare il recupero. I successivi passi furono la risposta positiva del collegio Blasi, gli studi di fattibilità svolti dalla società TECNOSPAMEC, la scelta della società a cui affidare le operazioni, l'autorizzazione alla stipula del contratto da parte del giudice e, da ultimo, la stipulazione del contratto stesso tra il collegio peritale e l'IFREMER avvenuta il 15 aprile 1987.

Mentre questa procedura si andava svolgendo - certo in tempi burocratici alquanto rallentati - vi è l'attivazione del sottosegretario Amato per conto del Governo. Tale intervento senza dubbio assicurò un opportuno avallo politico ad una operazione che comunque comportava un rilevante onere finanziario. Rappresenta però un singolare esempio di scarso coordinamento tra apparati pubblici la circostanza che, il 9 ottobre 1986, quando il giudice Bucarelli aveva già autorizzato il collegio peritale ad affidare all'IFREMER le operazioni di recupero, l'ufficio giuridico della Presidenza del Consiglio abbia inviato al sottosegretario Amato uno schema di provvedimento che riprendeva nella sostanza quello proposto dal Ministro dei trasporti nel 1982; nell'allegata relazione si affermava che la nuova iniziativa legislativa era stata assunta «avendo l'autorità giudiziaria rinnovato la richiesta di procedere a tale complessa operazione, chiedendone la copertura al Governo in quanto trattasi di spesa elevata fuori tariffa».

Bisogna attendere il 1988 perchè il Consiglio dei ministri si occupi specificamente e non più soltanto «incidentalmente» del caso Ustica. A seguito di una richiesta documentale di ordine generale avanzata il 4 giugno dal giudice Bucarelli al Presidente del Consiglio De Mita, il ministro della difesa Zanone riferì al Consiglio dei ministri, nella riunione del 24 giugno 1988, in merito agli elementi conoscitivi fino ad allora acquisiti dal Ministero per soddisfare la richiesta del giudice.

Nella sua audizione del 13 novembre 1991, l'onorevole Zanone ha ricordato come, proprio sulla base della documentazione raccolta, egli si fosse convinto che il disastro di Ustica non poteva essere stato provocato dalle Forze armate italiane e come quindi avesse giudicato comprensibile il malessere dell'Aeronautica determinato da un servizio televisivo, andato in onda il 1° novembre 1988, che adombrava l'ipotesi del missile e che aveva determinato un vasto clamore. Il 9 novembre 1988, il ministro Zanone svolse una seconda relazione al Consiglio dei ministri: «Affermai in quella circostanza [...] che il disastro non era stato provocato dalle Forze armate italiane. Il Consiglio dei ministri approvò la relazione del Ministro della difesa con comunicato ufficiale ed espresse e confermò la propria fiducia nella lealtà e nel senso del dovere delle Forze armate. Su mia proposta, accolta dal Presidente del Consiglio, diede mandato per la formazione di una commissione di indagine che venne costituita nei giorni seguenti, presieduta dal magistrato Pratis» (resoconto stenografico della 94ª seduta, pag. 14-15).

Su tale riunione l'onorevole De Mita, allora Presidente del Consiglio, ha così riferito alla Commissione: «Concludemmo per la costituzione della commissione. Ci fu anche l'obiezione che, in

pendenza di un procedimento giudiziario, era inutile dar vita ad una commissione amministrativa di indagine e, d'accordo con il magistrato che indagava, si ritenne che, attraverso la commissione, si potessero acquisire notizie da parte degli stati esteri, cosa che sarebbe stata più difficile se il magistrato si fosse mosso da solo, autonomamente. Fu costituita questa commissione e credo che la parte più significativa del tentativo che fu fatto - perchè poi il risultato fu nullo da questo punto di vista - riguardava il coinvolgimento dei Governi stranieri, che si presumeva potessero avere notizie, dare notizie o essere interessati a questo accertamento» (resoconto stenografico della 95ª seduta, pag. 8). E ancora: «L'istituzione della commissione di inchiesta fu un atto di governo, adottato non in dissenso dalle autorità militari, ma prescindendo da una loro reazione. Poichè l'opinione espressa e ripetuta era che non vi era stata alcuna responsabilità e che l'aereo era caduto per colpa di nessuno, avviare un accertamento in proposito non poteva significare accettare tale versione. Personalmente non ho mai pensato che con la riapertura delle indagini si potesse individuare come responsabile l'autorità militare di allora» (*ibidem*, pag. 19).

La commissione Pratis presentò la sua relazione il 10 maggio 1989. Tale documento non venne discusso dal Consiglio dei ministri perchè il Governo era già entrato in crisi. Il Presidente del Consiglio De Mita ha espresso il seguente giudizio di fronte alla Commissione: «Sui giornali ho letto vari giudizi sui risultati di quella commissione, quasi tutti negativi. Io fui colpito, leggendo la relazione, dalla conclusione. Si dice che tali commissioni possono svolgere una funzione utile solo nel tempo necessario all'accertamento. Dopo tanti anni, il loro compito è solo quello di mettere insieme i documenti, non di acquisire elementi di giudizio tali da poter orientare» (*ibidem*, pag. 9).

In altre parole: «La conclusione è stata nel senso che la raccolta di documenti non consentiva l'approfondimento dei problemi e quindi, pur non rendendo il lavoro della commissione del tutto inutile, certamente lasciava capire che sarebbe stato molto meglio svolgere quella indagine otto anni prima» (*ibidem*, pag. 31).

Immediatamente dopo il deposito della perizia Blasi ed alla luce delle sue conclusioni, il ministro Zanone incaricò il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, di svolgere un'indagine amministrativa intesa a verificare se «in tutti gli enti e comandi delle Forze armate si fossero pienamente rispettate le norme e le procedure con rigore e la necessaria diligenza»; le risultanze dell'indagine condotta dal generale Pisano non mancavano di evidenziare all'interno dell'operato dell'Aeronautica militare inadempienze, negligenze e casi di mancato rispetto delle procedure, ma soprattutto emergeva la preoccupazione - estranea all'incarico conferito dal ministro - di confutare le tesi sostenute nella perizia Blasi, sulla base di argomentazioni e dichiarazioni raccolte rivelatesi poi in parte infondate e calunniose.

Nonostante tutto ciò il ministro Zanone - deponendo dinanzi alla Commissione il 13 novembre 1991 - si è dichiarato convinto che Ustica rimanga non un segreto ma un mistero, cioè una di quelle «cose che non si possono dire perchè non si sanno» (resoconto stenografico della 94ª seduta, pag. 22). Ha proseguito in quella sede il ministro: «Un conto

è occultare la verità, un altro è l'incapacità di conoscere. Sono pienamente convinto che ci siamo trovati di fronte ad una situazione della seconda specie» (*ibidem*, pag. 24). E ancora: «Superficialità, negligenza e lacune sono state accertate, in nessun momento però ho avuto l'impressione che attorno a me ci fosse chi sapeva e non voleva dire» (*ibidem*, pag. 32).

CONCLUSIONI

Le conclusioni stanno tutte nei fatti fin qui esposti, nel modo in cui la tragedia delle 81 vittime e dei loro familiari si è trasformata in una tragedia della coscienza collettiva della nazione.

La vicenda di Ustica e quella del Mig 23 libico non potevano essere affrontate in modo peggiore.

Alcuni comportamenti assunti a vari livelli di responsabilità, che abbiamo descritto e denunciato, si sono rivoltati contro i loro autori con forza dirompente e con effetti devastanti; ma ancora più devastante è stato il loro impatto sulla possibilità di chiarire le cose.

Anche l'innocenza avrebbe avuto difficoltà ad emergere dal groviglio di menzogne, leggerezze, arroganza e disprezzo che ha avvolto sin dall'inizio l'accertamento dei fatti.

Ma innocenza non c'è stata.

Ora si tratta di trarre le conclusioni.

Innanzitutto il Parlamento deve rifondare le regole che vanno seguite quando accadono incidenti della rilevanza di quelli qui indagati.

Occorre che sia garantita agli inquirenti, nel modo più assoluto e senza margini di discrezionalità, ogni possibilità di immediata acquisizione di tutti gli elementi probatori ritenuti utili. Per questo è necessario che non vi sia il frazionamento delle responsabilità e la moltiplicazione dei centri decisionali, che la regia dell'inchiesta sia chiaramente assegnata e, soprattutto, che non vi possa essere commistione tra l'interesse generale e quello delle parti coinvolte.

E certamente sono parti in causa tutti gli organi della pubblica amministrazione ai quali facciano capo i settori investigati. Le «inchieste interne» sono una cosa, e ogni ministero ha il diritto di promuoverle, gli accertamenti giudiziari sono però altra cosa. Ad essi va assicurata la più assoluta neutralità. Per questo deve essere la legge a stabilire i criteri e le norme per la composizione delle commissioni tecniche e degli organi peritali, fissando le compatibilità e le incompatibilità e riducendo al minimo gli spazi discrezionali.

Il progresso tecnologico e l'affinamento delle tecniche di ricerca oggi hanno drasticamente ridotto il divario tra i tempi della domanda e quelli della risposta. Non è più concepibile che per recuperare le parti di un aereo si impieghino sette anni e per avere la risposta di perizie o altri accertamenti tecnici si facciano passare mesi.

Il nostro paese ha grandi risorse scientifiche, in tutti i campi, e competenze di assoluta affidabilità. Non è concepibile che per avere la risposta sulle cause e sulla data del decesso del pilota del Mig 23 ci si sia affidati a due medici di dubbia competenza specifica e di indubbia

leggerezza professionale che hanno creato le condizioni di incertezza e di perplessità che tuttora gravano sull'episodio.

Non è concepibile infine che solo alcune delle salme recuperate nel mare di Ustica siano state sottoposte ad autopsia, rinunciando così a priori ad una completezza di analisi che avrebbe potuto produrre ulteriori elementi di conoscenza.

Si tratta in sostanza di fissare norme e procedure che regolamentino rigorosamente tutto quello che deve essere fatto al verificarsi di un sinistro, chi lo deve fare, come lo si deve fare e in che tempi.

Certo, anche in assenza di queste norme, certe cose non andavano fatte. I vertici dell'Aeronautica hanno sempre saputo che l'inchiesta giudiziaria su Ustica è rimasta aperta dal giorno della sciagura ad oggi, e che pertanto permaneva il dovere di preservare tutti gli elementi di prova e di documentazione, dovunque essi fossero depositati, a disposizione di tutte le eventuali esigenze del magistrato.

La massiccia distruzione di prove di ogni tipo, giustificata con il fatto che regolamenti interni, passato un certo lasso di tempo, la prevedevano come normale consuetudine burocratica, ha costituito da parte dell'Aeronautica un comportamento inammissibile, al limite della censura penale.

Questo porta al problema dei poteri di vigilanza e di controllo del Parlamento e delle responsabilità del Governo.

Sulla tragedia di Ustica e sulla vicenda del Mig 23 vi sono state, nel corso dei dodici anni trascorsi, decine e decine di interrogazioni parlamentari. Le risposte che ad esse ha dato il Governo (quando sono state date), non forniscono la più piccola chiave di lettura degli avvenimenti e non soddisfano in alcun modo i quesiti e i dubbi prospettati da numerosi parlamentari. Lette nel loro insieme, le risposte del Governo sono un documento impressionante. È triste che il Parlamento le abbia accettate e non si sia valso dei suoi poteri di controllo per ottenere qualcosa di più soddisfacente e di più serio. Gli stessi elementi forniti sin dal 1980 dal ministro Formica sono andati dispersi nelle nebbie calate sulla vicenda.

Quando il Parlamento, con la nomina di questa Commissione, ha preteso le risposte dovute, ecco che la magistratura si è riattivata, le inchieste sono ripartite, gli approfondimenti tecnici sono stati fatti e sono venute meno le protezioni e le impunità fino ad allora garantite.

Nel corso dell'inchiesta condotta dalla Commissione molte sono state le amarezze e le incomprensioni. Quando si sollevano certi sassi non si sa mai cosa si trova sotto. Si è cercato persino di far credere che fosse in corso una sistematica opera di denigrazione delle nostre istituzioni militari e dell'Aeronautica in particolare. Del patriottismo, a questi fini, è stato fatto un uso scorretto.

Molte sono anche state, però, le soddisfazioni. Prima di tutte, quella di esserci sentiti vicini e partecipi con le nostre tensioni all'ansia dei familiari delle vittime che per tanti anni, da soli, hanno mantenuto viva la richiesta di verità.

Il Parlamento ha ora il modo di offrire al Paese la prova che, accanto ai rappresentanti dei morti di Ustica, vi sono anche le istituzioni del Paese.

**NOTA INTEGRATIVA DEL DEPUTATO DE JULIO E DEL SENATORE
MACIS AL CAPITOLO VIII DELLA RELAZIONE SUL DISASTRO AEREO
DI USTICA**

Preliminarmente occorre ricordare che il tema delle responsabilità politiche in ordine al mancato accertamento della verità su Ustica è stato uno dei più travagliati dell'attività della Commissione e ha dato luogo a un confronto defaticante, a un gioco di rimpallo - poco edificante - tra i gruppi dei partiti di Governo. La convocazione di un Ministro o di un Presidente del Consiglio veniva di per sé considerata un atto di accusa e respinta quindi dai rappresentanti in Commissione del gruppo politico di appartenenza. Per superare l'*impasse* si è raggiunto un compromesso: sentire tutti i Ministri interessati e tutti i Presidenti del Consiglio del decennio 80-90. Tale soluzione ha comportato una dispersione di attività ma ha permesso anche di acquisire nuovi elementi soprattutto nel corso della seconda audizione dell'onorevole Lagorio e del senatore Mazzola e nell'audizione dell'onorevole Forlani. Si è anche dovuto registrare il rifiuto a intervenire in Commissione dell'onorevole Craxi che pure nel periodo in cui fu Presidente del Consiglio si occupò positivamente, a seguito dell'iniziativa dell'onorevole Giuliano Amato, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, del disastro di Ustica.

Tali comportamenti vanno ricordati per il valore sintomatico del costume e della prassi del Parlamento italiano, ben lontani dal considerare le commissioni di inchiesta come organismi nei quali si esplica la funzione fondamentale del controllo, una delle più importanti per far vivere il sistema democratico.

* * *

La relazione esprime un giudizio di inadeguatezza del ruolo recitato dal Governo e dal Parlamento che è pienamente condivisibile se si introducono alcune precisazioni.

L'esito delle numerosissime interrogazioni e interpellanze parlamentari è stato condizionato dalle risposte normalmente fuorvianti del Governo.

Le interrogazioni hanno spesso fatto seguito alle notizie di stampa e non si sono raccordate alle inchieste amministrative e giudiziarie che avrebbero potuto offrire utili strumenti di raffronto con le dichiarazioni del Governo.

Lo stesso Parlamento non ha dato vita a una commissione di inchiesta *ad hoc* e solo attraverso l'ordine del giorno presentato alla Camera l'11 maggio 1988, con una sorta di stratagemma, ha aggiunto, a quelli già attribuiti alla Commissione stragi dalla legge istitutiva, il tema di Ustica.

Si può dire che poteva esservi un'attenzione più precisa e tempestiva ma certamente il Parlamento, pur in maniera inadeguata, ha

contribuito in modo determinante all'accertamento della verità su Ustica.

* * *

Ben diverse le conclusioni cui si perviene dopo aver esaminato le posizioni degli uomini di governo che si muovono su due linee ben precise:

1) adesione acritica alle tesi prospettate dai vertici dell'Aeronautica militare con la preventiva rinuncia ad attivare meccanismi di controllo. Una linea che, da Lagorio a Zanone, rivela la volontà «di non interferire» nelle questioni delle Forze armate considerate un corpo separato ed autonomo dell'Amministrazione dello Stato. Da tale atteggiamento deriva il fatto inequivocabile che la tesi del cedimento strutturale esposta nella lettera dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare del 20 dicembre 1980 è stata accreditata benchè nello stesso periodo fossero stati acquisiti elementi che dimostravano ben altra origine del disastro. Nell'autunno dell'80 infatti attraverso la lettura del tracciato radar degli esperti statunitensi del *National Transportation Safety Board* (NTSB) appare come altamente probabile l'ipotesi missilistica, mentre la commissione Luzzatti in quello stesso periodo manteneva in piedi solo le ipotesi della bomba e del missile. Ciò nonostante il Governo, l'Amministrazione, il pubblico ministero muovevano come se l'ipotesi valida fosse quella del cedimento strutturale: la comunicazione giudiziaria a Davanzali e la revoca delle concessioni all'Itavia ne costituiscono esempi evidenti. I ministri Formica e Lagorio tennero per sè l'ipotesi del missile di cui erano a conoscenza fin dall'indomani del disastro. Solo Formica ritenne di doverla rivelare nell'intervista a un settimanale dopo otto anni. Più recentemente si deve registrare la mancata costituzione di parte civile del Governo a seguito degli avvisi di garanzia emessi dal giudice Priore. Si trattava di un atto politico dovuto, la cui mancanza non poteva essere giustificata, come è stato fatto, dietro un tecnicismo processuale, mancanza che diventa più grave se vista in controluce con l'atto di solidarietà dello Stato Maggiore dell'Aeronautica militare nei confronti degli ufficiali inquisiti;

2) la preventiva rinuncia a iniziative di inchiesta o di accertamento della verità. Le inchieste su Ustica da parte del Governo vengono disposte prima dal ministro Zanone e poi dal Presidente del Consiglio De Mita nel 1989, a distanza di nove anni dal disastro, dopo il deposito della perizia Blasi con l'intento evidente di confutarne le conclusioni. La filosofia che risulta dalle audizioni degli uomini di governo (Forlani e Mazzola in particolare) è che se non avviene niente di eclatante bisogna non smuovere le acque seppur solo apparentemente tranquille. Tale filosofia condurrà a risultati, altrimenti ingiustificabili, quali il fatto che, per ben sette anni non si trova nessuno negli apparati ministeriali e tra gli uomini di governo in grado di ricordare che le spese per il recupero dell'aereo sono obbligatorie in quanto spese di giustizia. Una nozione elementare la cui incredibile ignoranza ha ritardato per anni il recupero dell'aereo.

* * *

La vicenda di Ustica ha dimostrato che solo l'attivazione di coloro che rivestono responsabilità politiche ed istituzionali ha ridato slancio

alla ricerca della verità. Un punto di svolta è rappresentato dalle risposte dell'onorevole Giuliano Amato, all'epoca Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, alle interrogazioni presentate alla Camera, e al dibattito che ne seguì. Un primo squarcio di verità da cui presero le mosse le ulteriori iniziative che portarono al recupero del relitto.

Altro momento di svolta fu l'avvio delle indagini della Commissione da cui trasse incoraggiamento l'inchiesta giudiziaria che ha dispiegato la sua potenzialità con l'incarico al giudice istruttore Priore e ai pubblici ministeri Salvi e Roselli.

Da tale considerazione discende inequivocabilmente che le responsabilità a livello governativo sopra delineate hanno costituito, per converso, un elemento portante e decisivo dell'operazione di copertura della verità su Ustica.

* * *

Vi è infine un ultimo elemento di riflessione che può essere solo accennato e va consegnato alla Commissione parlamentare che dovrà portare avanti l'inchiesta.

Nelle audizioni degli uomini politici è stata ripetutamente esposta, a scusante della mancata attenzione per il disastro di Ustica, la impressionante concomitanza con altre vicende terroristiche quali la strage di Bologna del 2 agosto e il sequestro D'Urso.

Vi è da chiedersi in quale misura e ad opera di quali centri, negli anni a cavallo tra gli anni '70 e '80, sia andato avanti il tentativo di libanizzazione dell'Italia. E in particolare occorre domandarsi se proprio Ustica non rappresenti il punto più alto di tale tentativo, intendendosi col termine libanizzazione la possibilità per le potenze straniere di accedere liberamente negli spazi, non solo fisici, che dovevano rientrare nella piena sovranità del nostro Paese.

La ricerca su questo versante esige che le vicende del terrorismo e delle molte pagine oscure della vita nazionale di quegli anni vengano rilette in controluce col nuovo scenario del confronto tra i blocchi, che dal teatro tradizionale del Centro Europa si era spostato ormai in altre regioni del pianeta.

L'Italia non era più la frontiera dell'Ovest ma uno dei punti più sensibili e variamente coinvolto nelle molteplici ragioni del conflitto sempre più intenso nel vicino Medio Oriente.

Quel momento di svolta appare vissuto inconsapevolmente, e comunque senza una piena cognizione della sua reale portata, dalla classe politica di governo.

La vicenda politica di Ustica dimostra l'appannamento del circuito di informazione, controllo e decisione politica del Governo italiano.

**NOTA INTEGRATIVA PRESENTATA DAL SENATORE BOSCO
ALLA RELAZIONE SULL'INCHIESTA CONDOTTA SULLE VICENDE
CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA, RELAZIONE
APPROVATA DALLA COMMISSIONE NELLA SEDUTA DEL 14-15
APRILE 1992**

1. - PREMESSA

La Commissione stragi, con procedura assai discutibile, ha approvato la relazione predisposta su autonoma iniziativa del presidente Gualtieri ponendo con ciò la parola fine all'inchiesta condotta dalla Commissione sulle vicende connesse al disastro di Ustica.

Una inchiesta che non si è mai sviluppata secondo una metodologia collegialmente stabilita ma che è stata fortemente influenzata nel suo cammino dalle versioni riportate dalla pubblica informazione che ha messo in risalto, spesso senza alcuna prova a sostegno, notizie eclatanti che poi nella generalità dei casi si sono rivelate prive di fondamento.

In realtà la Commissione ha finito per esercitare il ruolo di sponda ad iniziative editoriali, il più delle volte apparse preordinate ad avvalorare una tesi precostituita, come è stato dimostrato anche dalla realizzazione di complessi documentari televisivi nazionali e stranieri. Tale ruolo di cassa di risonanza è stato aggravato dalla decisione - che non dovrebbe mai essere assunta da una Commissione di inchiesta parlamentare - di rendere pubbliche tutte le sue attività, dalle audizioni ai dibattiti interni.

Sarebbe difficile elencare la quantità di ipotesi avanzate, spesso in contrasto tra di loro, utili solo ad alimentare un grave clima di sfiducia verso le istituzioni. Tutto il lavoro della Commissione ed il suo elaborato conclusivo ha risentito in maniera pesante della influenza esercitata da alcuni organi di informazione, per cui proprio il documento finale appare relegato in un ruolo riduttivo di un attacco rivolto principalmente all'Aeronautica militare sulla base solo di dubbi - rappresentati come fatti certi - che sono invece ancora da chiarire, come è dimostrato dalle recenti penetranti azioni promosse dal magistrato inquirente.

In realtà tutta l'inchiesta e la stessa relazione conclusiva, per essere utili ed obiettive, avrebbero dovuto soffermarsi a trattare in maniera più incisiva aspetti e fatti censurabili, incontrovertibilmente accertati, e che nella relazione finale risultano appena accennati e spesso privi di valutazioni e analisi. Al contrario la relazione avrebbe dovuto solo menzionare e quindi non valutare e censurare, quegli aspetti tutt'ora in fase di accertamento, evitando di recepire pregiudizialmente illazioni non provate e sulle quali la magistratura ha ritenuto necessario, dopo molti anni di inchiesta, di impegnare periti di altissimo livello nazionale ed internazionale per ottenere, si spera, le necessarie ed incontrovertibili chiarificazioni.

2. - ASPETTI DELL'INDAGINE NON ADEGUATAMENTE TRATTATI DALLA COMMISSIONE

1) Differenti e contraddittorie valutazioni circa l'interpretazione dei dati Selenia e Marconi del sistema ATCAS di Ciampino;

2) insufficiente conoscenza da parte del collegio peritale Blasi delle modalità e della logica di funzionamento del sistema NADGE, argomento rivelatosi determinante al punto da indurre il collegio peritale ad assumere due diverse conclusioni sul problema;

3) *anomalie delle inchieste giudiziarie.*

La stessa scarsa attenzione la Commissione parlamentare ha avuto nei confronti delle inchieste giudiziarie giungendo a non approfondire episodi e comportamenti che hanno determinato nella fase iniziale dell'inchiesta, quella più delicata, gravi confusioni e sovrapposizioni procedurali tra i magistrati di Roma e quelli di Palermo. Per quanto concerne poi la fase finale si è registrato un incomprensibile disinteresse nei confronti della sorprendente vicenda collegata alle dichiarazioni dell'onorevole Amato riguardanti l'operato del giudice istruttore Bucarelli, e da questi smentite, che - a prescindere dalla fondatezza o meno delle stesse e dal giudizio del Tribunale di Perugia sulla querela presentata dallo stesso - hanno causato le dimissioni del magistrato naturale dal suo incarico;

4) *esautorazione della commissione Luzzatti.*

Al riguardo va osservato che il nostro ordinamento giuridico, attraverso gli articoli 826-29 e 326-28 del Codice della Navigazione, tutt'ora vigenti, prevede che in caso di incidente aeronautico il direttore di aeroporto ne dà immediata comunicazione all'autorità giudiziaria e procede ad inchiesta sommaria, d'accordo, se occorre, con l'autorità di pubblica sicurezza. L'inchiesta è immediatamente trasmessa al Ministro dei trasporti che decide se vi sia luogo a procedere ad inchiesta tecnica-formale. In caso affermativo, il Ministro, dopo aver costituito la commissione con suo decreto, trasmette gli atti alla stessa. «La commissione procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità dell'incidente». «La commissione redige una relazione delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sulle cause e sulle responsabilità dell'incidente, e la deposita presso il Ministero dei trasporti» (articolo 829).

Il 28 giugno 1980 il Ministro dei trasporti, onorevole Formica, in applicazione della legge, con suo decreto nomina la commissione per l'inchiesta tecnico formale sul sinistro.

La commissione, presieduta dal dottor Carlo Luzzatti, in diffformità da quanto prescritto dalla legge, ha presentato al Ministro dei trasporti non «una relazione» conclusiva (così come richiede l'articolo 829 codice della navigazione) ma i seguenti documenti:

una prima pre-relazione il 31 luglio 1980 (trasmessa dal Ministro il 6 agosto alla Camera dei deputati che ne diede comunicazione nel resoconto parlamentare del 26 agosto 1980);

una seconda pre-relazione aggiornata al 5 dicembre 1980 (trasmessa il 13 dicembre alla Presidenza della Camera dei deputati, che ne diede notizia il 18 dicembre 1980);

una terza relazione del 13 marzo 1982, consegnata al Ministro e della quale non si conosce se sia stata o meno trasmessa al Parlamento;

ed infine - dopo due lettere del febbraio e settembre 1983 in cui il Presidente della commissione tecnico-formale informava il Ministro

pro-tempore della situazione di stallo dei lavori della commissione medesima - il 25 marzo 1986, il Ministro dei trasporti pro-tempore «prese atto» della «cessazione dei lavori» da parte della Commissione per la impossibilità di proseguire nelle indagini in mancanza di ulteriori elementi conoscitivi (recupero del relitto).

Da questa breve ricostruzione si ricavano alcune importanti preliminari considerazioni:

1) che nessuna inchiesta per l'evento aviatorio del 27 giugno 1980 è stata affidata al Ministero della difesa aeronautica che è titolare del solo dovere, comune a tutti gli uffici dello Stato, di fornire, nel rispetto delle leggi, elementi informativi e documentali agli organi responsabili delle inchieste che ne facciano richiesta.

Pertanto affermare, relativamente al disastro del DC9 I-TIGI del 27 giugno 1980, così come è stato fatto dal presidente senatore Gualtieri nella sua relazione conclusiva, che: «è possibile indicare al Parlamento le responsabilità dei poteri pubblici e delle istituzioni militari per aver trasformato una "normale" inchiesta sulla perdita di un aereo civile.... in un insieme di menzogne, reticenze, di deviazioni» costituisce non solo una gratuita e immotivata forzatura di eventi ancora non accertati da nessuno, ma anche una grave distorsione della realtà giuridica del nostro Paese che assegna la titolarità della «normale inchiesta sulla perdita di un aereo civile» non all'Aeronautica militare (o al Ministero della difesa) ma al Ministero per i trasporti, che la esercita attraverso la commissione tecnico formale, indipendentemente dalla azione penale promossa dalla magistratura.

Quest'ultima inchiesta, quella penale, è ancora in corso, mentre la prima, quella del Ministero dei trasporti, si è conclusa di fatto il 13 marzo 1982 per esaurirsi ufficialmente, in modo del tutto anomalo, il 25 marzo 1986.

Oggi dopo circa 12 anni dal drammatico evento non si può non osservare che anche la Commissione parlamentare per le Stragi, istituita con legge per ricercare ciò che non ha consentito agli organi preposti all'inchiesta di poter individuare le cause e le responsabilità dell'incidente, nonostante il grande rumore sollevato, di fatto è venuta meno ai suoi doveri istituzionali, trascurando, per una conduzione errata, condizionata da forti e preordinate suggestioni esterne, di individuare i motivi che hanno impedito al Ministero dei trasporti, e per esso alla Commissione tecnico-formale, non solo di individuare le cause dell'incidente, ma addirittura di portare a termine l'indagine.

3. - PRIME VALUTAZIONI

Tutte queste significative insufficienze si sono rese possibili solo perchè la Commissione parlamentare è stata indotta ad incentrare, sin dall'inizio, tutta la sua prevalente attenzione sul comportamento dell'Aeronautica militare che peraltro non è mai stata titolare dell'inchiesta. Giungere ad affermare che responsabili dell'Aeronautica abbiano depistato le indagini ed ostacolato l'attività dei vari organi inquirenti e ciò prescindendo dall'accertamento delle cause del disastro

aereo, è sintomatico di un fine accusatorio di mediovale memoria, che non tiene conto del giusto processo e delle regole che sono proprie dello Stato di diritto.

Di fatto la Commissione, sia pure in modo disorganico, ha dedicato gran parte della sua attenzione, più che all'accertamento dei motivi che non hanno permesso di chiudere l'inchiesta avviata ben 12 anni fa, alla individuazione delle cause del disastro aereo, come è dimostrato dalle indagini, condotte senza nessun supporto tecnico, sulle letture dei dati radar, sulla vicenda della esercitazione SYNADEX, sulla vicenda del Mig libico.

Questo comportamento non equilibrato, incentrato esclusivamente sulla dimostrazione ad ogni costo dell'ipotesi del missile, ha condizionato tutta l'inchiesta spingendola comunque a prefigurare responsabilità della difesa aerea - e quindi dell'Aeronautica militare - che non sussisterebbero se dall'inchiesta giudiziaria dovesse emergere una realtà diversa da quella del missile. Tutto ciò allo stato delle conoscenze appare arbitrario ed anche ingiusto. Infatti nell'ipotesi che si accertasse come causa dell'incidente l'esplosione di un ordigno a bordo del DC9, il quadro delle responsabilità sarebbe del tutto diverso e riguarderebbe probabilmente ben altri settori dell'Amministrazione statale.

4. - LE PRIME ATTIVITÀ PERITALI

1. Nel periodo compreso tra l'autunno 1980 e la fine dello stesso anno vennero analizzati i tracciati radar del sistema ATCAS (radar Marconi e Selenia) di Ciampino dai seguenti organismi: Selenia, NTSB-*National Transportation Safety Board*, ed Itavia.

Si riportano di seguito le conclusioni raggiunte:

L'8 ottobre 1980 la Selenia in una relazione presentata alla Commissione di inchiesta ministeriale e al titolare dell'indagine giudiziaria, rilevava che «non è possibile distinguere più di un solo aeromobile» e che «i dati relativi al sito radar primario dopo l'ultima risposta del *transponder* indicano la presenza di più oggetti che si spostano a velocità diverse tra di loro... non sembra possibile con i dati a disposizione trarre conclusioni attendibili circa la dinamica dell'incidente»;

il 13 novembre 1980 un esperto del NTSB (Macidull) fece pervenire una prima relazione nella quale si metteva in evidenza la presenza, nel tracciato del radar Marconi di Ciampino, di tre echi attribuibili ad un «oggetto che viaggiava ad una velocità compresa tra 300 e 550 nodi e ad una quota non conosciuta parallelamente alla rotta dell'aereo durante i primi due echi e che poi si dirige verso l'aereo nell'ultimo eco».

il 25 novembre 1980 Macidull, dopo aver ricevuto ulteriori informazioni tecniche dall'Italia circa i margini di errore dei radar Marconi e Selenia, informazioni peraltro rivelatesi incomplete, presentò una relazione aggiuntiva le cui conclusioni furono le seguenti: «Un oggetto non identificato ha attraversato la zona dell'incidente da Ovest verso Est ad alta velocità, approssimativamente nello stesso momento in

cui si è verificato l'incidente. Sulla base delle informazioni ricevute, l'aereo in questione e l'oggetto non identificato non sono entrati in collisione».

Il primo dicembre 1980 gli esperti della commissione di inchiesta Itavia - Alberto Cucco e Franco Capabianca - presentavano un'analisi dei dati radar del sistema ATCAS che così concludeva: «I dati non consentono di discriminare con certezza la presenza di due oggetti in volo ravvicinato. Si ritiene peraltro di non poter escludere categoricamente interferenze di un altro corpo non identificato. Si ritiene probabile che negli istanti successivi al tempo di registrazione dell'ultima eco del radar secondario l'aereo si sia disintegrato in volo».

È da rilevare che tutte le analisi fin qui condotte sui tracciati dei radar Marconi e Selenia furono effettuate senza una completa conoscenza di alcune peculiari caratteristiche di funzionamento del radar Marconi.

Infatti, successive analisi condotte sulla base dei nuovi elementi acquisiti portarono a rivedere conclusioni precedentemente formulate.

Il 13 dicembre 1980 il ministro Formica trasmise al Presidente del Consiglio, al Ministro della difesa ed ai Presidenti delle Camere una seconda relazione preliminare della commissione Luzzatti, aggiornata al 5 dicembre 1980, in cui si affermava che «allo stato attuale delle indagini la commissione ha raggiunto la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi di cedimento strutturale spontaneo e della collisione in volo con altro velivolo».

Il 16 dicembre 1980, il presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, inoltrò una lettera al ministro dei trasporti, Formica, nella quale fra l'altro si affermava la «... certezza della distruzione ad opera di un missile di un aereo, mentre percorreva in perfette condizioni meteorologiche e di crociera un'aerovia riservata dallo Stato italiano all'Aviazione Civile».

Nella relazione del 16 dicembre 1980 consegnata da Davanzali a Santacroce si sosteneva tra l'altro «Alcuni momenti prima dell'incidente inizia la registrazione di una serie di tracce radar, correlabili fra di loro con una velocità pari a circa 1.200 km. tipica di aerei intercettori militari. Questi dati identificano una traiettoria intersecante da Ovest verso Est la rotta del velivolo I-TIGI con un angolo di attacco di circa 90 gradi... Le tracce radar successive dimostrano che il DC9 si è disintegrato in più parti, repentinamente deviato a 90 gradi dalla zona stabilizzata... in uno dei corpi delle vittime è stata rinvenuta una scheggia di metallo... facente parte di una struttura di sostegno del carrello principale posto al di sotto e in posizione esterna rispetto alla cabina passeggeri. Questo frammento... ha rivelato tracce... di fosforo, sostanza riconducibile a cariche di ordigni bellici».

Al riguardo non si può non osservare che il 16 dicembre 1980 il Davanzali lancia un primo messaggio al ministro dei trasporti onorevole Formica e contemporaneamente un secondo messaggio al magistrato per affermare, anzi per sottolineare, due argomenti all'interno dei quali si sarebbe poi collocata tutta la strategia della soluzione missilistica. Che cosa sostiene infatti Davanzali: che «alcuni minuti prima dell'incidente era iniziata la registrazione di una serie di tracce radar...» e che «le tracce successive» dimostrano che il DC9 si era disintegrato. Il

Davanzali, abilmente, colloca la registrazione delle 3 tracce radar alcuni minuti prima dell'incidente e qualifica come «successive» le tracce dell'aereo in caduta. Ma la realtà è stata descritta correttamente dalla Selenia «fino all'ultima risposta del *transponder* non è possibile distinguere più di un solo aeromobile» mentre solo dopo l'ultima risposta del *transponder*, cioè ad incidente avvenuto, risulta sul radar la presenza di più oggetti che si spostano a velocità diverse tra loro».

Dal 2 al 6 novembre 1980 Santacroce e Luzzati, accompagnati dal maggiore Oddone dei Laboratori dell'Aeronautica militare, andarono a Londra per incontrare gli esperti dell'AIB (*Accident Investigation Branch*) e valutare con loro «interessanti elementi emersi sui reperti dell'aereo precipitato nel corso delle analisi di laboratorio disposte dal magistrato inquirente» e riscontrare eventuali affinità o discordanze desumibili dall'inchiesta relativa ad un velivolo precipitato nel 1967 a causa dello scoppio a bordo di un ordigno. Nel corso dell'incontro, come avrebbe rilevato Luzzatti in una lettera del settembre 1983 al Ministro dei trasporti, gli italiani appresero di particolari tecniche di ricerche di laboratorio, elaborate dal RARDE (*Royal armament research and development establishment*), atte ad evidenziare eventuali tracce di esplosivo.

Pertanto, al ritorno in Italia, l'Autorità giudiziaria richiese ulteriori analisi ai laboratori dell'Aeronautica militare su reperti a disposizione, fornendo la documentazione - concernente le procedure analitiche da applicare - ottenuta dalla RARDE.

Il 5 ottobre 1982 i laboratori dell'Aeronautica militare, a completamento degli accertamenti tecnici, presentarono una quarta relazione, questa volta esclusivamente all'Autorità giudiziaria e non alla Commissione Luzzatti.

La conclusione più importante cui pervennero i laboratori tecnici dell'Aeronautica militare, che avevano ritrovato su alcuni reperti tracce di esplosivo denominato T4, era che «il mancato ritrovamento di tracce di TNT nel corso dell'indagine rende poco probabile l'ipotesi che l'esplosione sia stata determinata da una testa di guerra detonata all'esterno del velivolo», mentre «l'ipotesi che l'esplosione sia stata determinata da una massa di esplosivo presente a bordo del velivolo è dotata di una elevata probabilità».

Il 16 marzo 1982 la commissione Luzzatti presentò al Ministro dei trasporti una relazione, che sarebbe stata anche l'ultima, le cui conclusioni misero in evidenza che «causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile. È possibile che le ulteriori analisi di laboratorio permettano di individuare la natura dell'ordigno esplosivo ed il suo relativo posizionamento al momento della deflagrazione; in caso contrario l'unica strada ancora percorribile è quella di tentare di localizzare e successivamente fotografare e/o recuperare i relitti. La Commissione, considerando i tempi necessari per eseguire dette analisi, due-tre mesi, ha ritenuto doveroso anticipare le conclusioni certe cui è pervenuta, riservandosi di completare non appena in possesso di nuove evidenze».

In proposito, un non trascurabile elemento è costituito dall'allegato n. 10 alla relazione suddetta, secondo cui il dottor Luzzatti, in esito ad

una precisa richiesta di quest'ultimo, ricevette dall'AIB di Londra una lettera nella quale si legge testualmente tra l'altro: «... la penetrazione multipla ad alta velocità delle suppellettili della cabina, in particolare dei cuscini delle poltrone, da parte di particelle è una caratteristica comunemente associata alla detonazione di un dispositivo esplosivo entro la cabina dei passeggeri...».

Le due relazioni preliminari della Luzzatti del 31 luglio 1980 e del 5 dicembre 1980 avevano evidenziato, nella prima: «Sono state formulate una serie di ipotesi di lavoro sulle cause dell'incidente: 1) collisione in volo; 2) deflagrazione da ordigno esplosivo a bordo; 3) missile; 4) presenza di materiale pericoloso a bordo; 5) rilevante cedimento strutturale. Nessuna di queste ipotesi poteva essere privilegiata nei confronti delle altre in base ai dati in possesso della commissione. Nella seconda relazione preliminare veniva evidenziato che: «allo stato attuale delle indagini la commissione ha raggiunto la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale spontaneo e della collisione in volo con altro velivolo».

Il 25 marzo 1986 il dottor Luzzatti comunicò al Ministro dei trasporti che il compito della commissione da lui presieduta doveva ritenersi esaurito.

Nella missiva si può leggere, fra l'altro: «In mancanza di ulteriori elementi conoscitivi non si intravedono possibilità di proseguire nelle indagini al fine di poter privilegiare, con ragionevole certezza, una delle ipotesi sopra citate (deflagrazione interna od esterna di un ordigno esplosivo) e lo scrivente ritiene, pertanto, esaurito il compito della Commissione, anche alla luce del disposto del DOC 6920 dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), che prevede essere scopo dell'investigazione aeronautica stabilire la causa o le probabili cause dell'incidente, al fine di prevenire il ripetersi di incidenti analoghi, in quanto essa individuò la causa dell'incidente nella relazione del 16 marzo 1982».

Non si può non osservare la profonda diversità tra le due sintesi conclusive della Commissione Luzzatti, quella del 16 marzo 1982 (vedi retro) e quella del 25 marzo 1986. La diversità dimostra e in modo inequivocabile che le aspettative chiaramente evidenziate nella pagina finale della relazione del 1982 non si sono sostanziate per motivi che in realtà non sono mai stati sufficientemente chiariti ed accertati.

5. - RISULTANZE DEL COLLEGIO PERITALE BLASI

«Il sistema radar di Roma-Fiumicino ha rilevato la presenza nella zona dell'incidente di un congruo numero di segnali (*plots*) relativi ad un aereomobile delle dimensioni di un aereo da caccia la cui traiettoria, in posizione orizzontale, era quasi normale a quella del DC9 I-TIGI. Quest'aereomobile non è venuto in collisione con il DC9 e successivamente all'incidente si è allontanato. Si hanno elementi per ritenere che questo aereomobile sia interessato all'incidente, ma non si hanno elementi sufficienti per precisarne il ruolo (aggressore o bersaglio).

Dalle analisi riferite in Atti e da quelle espletate dal collegio peritale emergono evidenze a favore dell'ipotesi che l'incidente sia da attribuire

all'azione di un esplosivo ad alto potenziale. Gli elementi a disposizione sono convergenti nel far ritenere che si è trattato di un evento esterno all'aereo DC9 I-TIGI, probabilmente avvenuto in corrispondenza della parte anteriore dell'aereomobile, in una zona relativamente concentrata.

Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 I-TIGI sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo.

Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisare il tipo, la provenienza e l'identità del missile stesso.

Le lesioni traumatiche descritte sui corpi recuperati sono di varia entità: dai tronconi si passa a salme relativamente ben conservate. Per i motivi esposti nel corso della relazione medico - legale, si deve pensare ad azioni traumatiche di natura diversa.

In base alle risultanze l'osservazione medico-legale è congruente con l'ipotesi di esplosione a genesi esogena, ad opera di un missile.

Dal tipo delle traiettorie e delle profondità di penetrazione dei vari frammenti ritrovati nei cuscini, negli schienali, e nei cadaveri appare accertato che si sia trattato di un fenomeno esplosivo esogeno, esterno all'aereo come già detto in precedenza».

6. - SUPPLEMENTO PERIZIA BLASI - CONCLUSIONI DISCORDANTI TRA I PERITI

Il 29 settembre 1989 il giudice istruttore Bucarelli, sulla scorta delle conclusioni cui era pervenuto il collegio peritale coordinato dal professor Blasi con la relazione depositata il 16 marzo 1989, pose ai periti i seguenti quattro nuovi quesiti:

a) accertare la traiettoria del DC9 e dell'aereo estraneo in relazione alla possibile posizione di lancio di un missile del tipo esistente al momento dell'incidente;

b) accertare la testa di guerra corrispondente al tipo di missile identificato compatibile con tutti i dati già raccolti e sulla base delle risultanze emerse;

c) accertare sulla base delle precedenti conclusioni, la provenienza del missile;

d) accertare quanto altro ritenuto utile ai fini di giustizia.

Il 26 maggio 1990 i periti giudiziari, in risposta ai nuovi quesiti, depositarono le risultanze del supplemento di indagini, risultanze che mettevano in evidenza una frattura tra i periti Blasi e Cerra da una parte, ed i periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio dall'altra. Questi ultimi hanno confermato nella sostanza le conclusioni evidenziate nella relazione del 16 marzo 1989 ed allora sottoscritte da tutti i componenti del collegio peritale.

Le nuove attività peritali compiute dall'ottobre 1989 al maggio 1990 hanno invece indotto Blasi e Cerra a ricredersi sulle convinzioni maturate nel corso degli anni in cui si svolsero i primi accertamenti (1985-1989) tanto da giungere a ritenere che «l'incidente sia da attribuire ad un effetto esplosivo interno».

Le differenziate risposte fornite dai periti ai quesiti loro sottoposti si articolano, in dettaglio, nel modo seguente:

1) circa la traiettoria del DC9 e dell'aereo estraneo, Blasi e Cerra affermano che non si possono definire le traiettorie del DC9 e del velivolo estraneo. Dall'analisi sui dati del radar di Fiumicino scaturisce infatti che non vi è stato nessun velivolo estraneo nei dintorni del DC9. E le due traiettorie che inequivocabilmente si individuano debbono attribuirsi, la prima ai frammenti del DC9, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso.

Per Imbimbo, Lecce e Migliaccio invece il DC9 percorreva una rotta Nord-Sud alla quota di 25.000 piedi e con la velocità di circa n. 470 nodi, innalzandosi repentinamente dopo l'incidente fino a raggiungere una quota compresa tra un minimo di 26.000 ed un massimo di 30.000 piedi. I tre componenti del collegio affermano poi che il velivolo estraneo percorreva una rotta curvilinea ad ampio raggio incrociante quasi ortogonalmente la traiettoria del DC9. Le prime tracce di questo velivolo si osservano almeno 90 secondi prima dell'incidente ed indicano una traiettoria iniziale di conversione da Nord verso Est. Le tracce di tale velivolo si rilevano fino a 100 secondi dopo l'incidente, probabilmente a causa di una rapida manovra di salita che ne determinava la scomparsa dall'area di detezione del radar Marconi. Al momento dell'ultima risposta del *transponder* del DC9 il velivolo estraneo si trovava ad una distanza di circa 5 miglia marine. Il lancio del missile può essere avvenuto dai 5 ai 20 secondi prima di tale momento.

2) Quanto al secondo quesito circa la testa di guerra corrispondente al tipo di missile identificato come compatibile con i dati disponibili, Blasi e Cerra affermano che dall'analisi eseguita è scaturito che nessuna testa di guerra per uso missilistico aria-aria è compatibile con tutti gli elementi di certezza che sono scaturiti dalle indagini.

Per Imbimbo, Lecce e Migliaccio la testa del missile doveva essere a guida semiattiva o a guida passiva, ma di tipo avanzato, collocata su missile aria-aria a medio raggio; ritengono inoltre possibile che sia stata impiegata una testa di guerra del tipo *Continuous Rod*.

A commento di tale affermazione - che suscita non poche perplessità - va detto che nelle teste di guerra di tipo *Continuous Rod* non si adotta la miscela TNT-T4.

3) Relativamente al terzo quesito circa la provenienza del missile, Blasi e Cerra rilevano che non è possibile pervenire all'accertamento della provenienza del missile in quanto non si sono trovate conferme della sua presenza.

Imbimbo, Lecce e Migliaccio, dopo aver escluso che il missile che ha provocato l'incidente fosse uno dei tipi in dotazione dell'Aeronautica militare italiana, osservano che niente altro si può dire sulla provenienza, non essendo emersi ulteriori rilievi, anche tenuto conto dell'estrema varietà dei modelli esistenti a quell'epoca e delle scarse notizie di dettaglio disponibili.

4) In relazione al quarto compito affidato al collegio dal giudice - accertare quanto altro ritenuto utile ai fini di giustizia - Blasi e Cerra rilevano che il loro parere è che l'incidente occorso al DC9 sia

attribuibile ad una esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo.

Imbimbo, Lecce e Migliaccio affermano invece che «esiste una sia pur debole possibilità che nell'area e al momento dell'incidente fosse coinvolto un terzo velivolo, di relativa piccola sezione radar, che percorreva la stessa rotta del DC9 ad una quota superiore o inferiore non stimabile, apparso in vista al solo radar Selenia dopo l'incidente e per qualche battuta».

7. - NUOVE INDAGINI CONDOTTE NELL'AMBITO DEL SUPPLEMENTO DI PERIZIA

Nuova lettura e riesame dei dati radar di Marsala, alla luce delle spiegazioni fornite dagli esperti del Ministero della Difesa sul funzionamento del sistema NADGE, sulla interpretazione dei relativi tabulati e sui sistemi radar di Marsala e Licola.

I periti, unanimi, hanno formulato alcune precisazioni rispetto a non appropriate affermazioni inserite nella relazione del marzo 1989 e determinate dalla non idonea conoscenza del sistema NADGE.

8. - NUOVA LETTURA E RIESAME DEI DATI RADAR DI FIUMICINO

Essendo emersa la necessità di approfondire la conoscenza delle caratteristiche tecniche e del funzionamento del sistema ATCAS (Marconi e Selenia), il collegio ha richiesto alla Società Selenia la documentazione tecnica e ha commissionato uno studio a tre «ausiliari», il professor Galati della Seconda Università di Roma e gli ingegneri Giaccari e Pardini, dirigenti della Selenia.

I tre ausiliari che avevano accettato di collaborare «a titolo strettamente personale» hanno consegnato il 5 febbraio 1990 una relazione nella quale si afferma che, delle due traiettorie leggibili nei tracciati radar di Fiumicino, una è attribuibile alla parte principale del relitto del DC9 e l'altra ai suoi frammenti. Tale conclusione è fatta propria dai periti Blasi e Cerra.

I periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio rilevano che lo studio degli ausiliari rivela un nuovo elemento tecnico relativo al funzionamento del sistema ATCAS che non era mai emerso in precedenza, nemmeno nella relazione Selenia del 1980, e cioè il differente «mascheramento in distanza» fra i radar Marconi e Selenia. Osservato che tale differente predisposizione non sembra giustificata da nessun fatto tecnico obiettivo e pur rilevando che non vi sono prove certe che essa fosse attivata nel 1980, i periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio ne tengono conto nel riesame dei dati radar di Fiumicino, giungendo peraltro a confermare nella sostanza la conclusione già raggiunta nella perizia del 1989 quanto alla presenza di un secondo velivolo in prossimità del DC9.

I tre periti trovano conferma a tale conclusione nello studio da loro commissionato alla Douglas sul comportamento aerodinamico del DC9 dopo l'incidente, studio la cui validità ai fini dell'inchiesta è invece contestata da Blasi e Cerra.

I periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio hanno commissionato al professor Dalle Mese uno studio di carattere tecnico sui *plots* registrati prima dell'incidente ad ovest della rotta del DC9, studio consegnato il 22 maggio 1990.

9. - ATTIVITÀ RELATIVE ALL'INDIVIDUAZIONE DELLE TESTE DI GUERRA USATE NEI MISSILI ARIA-ARIA

Accanto alle informazioni richieste alle autorità militari e al Ministero della difesa sulle caratteristiche dei missili aria-aria esistenti nel 1980 e di quelli in dotazione all'Aeronautica militare, il collegio ha chiesto la collaborazione dell'ing. Spoletini, dirigente della BPD-Snia Viscosa di Colleferro, il quale nel finale della sua relazione così si esprime:

«In conclusione si può, quindi, affermare che l'esame della documentazione, in precedenza prodotta, e la visita al relitto non hanno permesso di evidenziare, in maniera certa, la causa del disastro.

Comunque, tenendo conto che materiali estranei all'aereo non sono stati trovati, nè che vi è evidenza alcuna di perforazioni, si ritiene che l'ipotesi alternativa di una esplosione interna possa essere considerata più probabile. A tale ipotesi, inoltre, sembrano ricondurre anche alcune delle informazioni contenute nel rapporto RARDE...».

Il RARDE, nel rapporto presentato nel novembre 1988 ed allegato alla relazione del collegio peritale Blasi depositata il 16 marzo 1989, evidenziava - nel contesto dei risultati di indagine - alcuni elementi di particolare interesse che nella relazione Blasi sono stati completamente tralasciati ed altri utilizzati in modo parziale a giustificazione di una unica tesi.

In particolare gli elementi non considerati sono i seguenti:

1) A differenza di quanto riportato dalla relazione Blasi il RARDE afferma che: «i fori A, B, C e D sono il risultato di una penetrazione a velocità relativamente bassa di oggetti di lunghezza rilevante (longheroni e aste)».

La relazione precisa «la formazione di un foro a petalo potrebbe essere stata prodotta dallo schiacciamento del portellone contro altri pezzi del relitto» ed aggiunge «che nessuna delle caratteristiche dei fori si spiega con il fatto che la loro formazione sia legata alla velocità di impatto e ad altre caratteristiche derivanti dall'estrema vicinanza ad una esplosione esterna».

2) Reperto 33: frammenti estratti dal bagaglio.

È stato trovato un solo frammento metallico, un disco molto sottile profondamente incassato in prodotti della corrosione: dopo il lavaggio è emerso che il disco è costituito da una lega di ottone ad alto contenuto di rame, un lato era rivestito di nichel e sopra questo vi era un sottile strato di oro che poteva far pensare al quadrante di un orologio, la grana larga era chiaramente visibile su tutta la superficie del disco e presentava un marcato effetto a buccia d'arancia con i grani convessi da un lato e concavi dall'altro. Questo effetto può indicare che il metallo ha subito un evento esplosivo.

3) Ancora il RARDE sostiene «si è dimostrato che due dei frammenti metallici recuperati dal sedile hanno caratteristiche inequivocabili che indicano che un evento esplosivo di grandi proporzioni è avvenuto all'interno o nelle immediate vicinanze dell'aereo. Queste caratteristiche possono avere origine solo dall'interno del volume dell'esplosione e non sono prodotto da onde d'urto o impatto d'altri frammenti ad alta velocità».

4) «La qualità insolitamente elevata di frammenti non metallici estratti dai cuscini dei sedili dava molto da pensare e, tra i vari cuscini studiati, ve ne era una concentrazione particolarmente elevata nel cuscino n. 6. Ciò normalmente indicherebbe che questo cuscino in particolare fosse vicinissimo alla fonte di un'esplosione dato che i materiali non metallici non mantengono alte velocità per lunghi periodi».

5) A proposito dei frammenti metallici recuperati dagli schienali dei sedili il RARDE afferma che nessuno di questi: «ha mostrato chiari segni di esplosione, ma vi erano prove di un impatto di frammenti ad alta velocità sul tessuto attorno ad un gancio metallico. Sui campioni di tessuto ritagliati dalle zone circostanti ai fori di vari cuscini di sedile e dei bagagli, le fibre presentano particolari caratteristiche che si accordano con la presenza di tracce di esplosivi su tali bagagli che erano state precedentemente riferite da altri laboratori».

«Un paio di frammenti non metallici prelevati da alcuni bagagli presentavano concentrazioni insolitamente elevate di elementi, quali l'arsenico, che non erano facili da identificare. Solo un reperto metallico si trovava fra i frammenti del bagaglio e poteva trattarsi o di parte di un orologio o di un gioiello, la superficie mostrava caratteristiche che indicavano esposizione ad una esplosione».

6) «I tessuti di tutti i campioni dei rivestimenti degli schienali dei sedili mostravano i segni di un estremo sfilacciamento. Ciò si può interpretare come l'indicazione del fatto che i materiali fossero stati testimoni o si fossero trovati nei pressi di un'esplosione».

7) «Molti reperti interessanti sono stati rilevati da diversi involti e capi di vestiario. Di particolare importanza è purtroppo "il vestito della bambola" sul quale sono stati individuati danni provocati da frammenti ad alta velocità e due aree in cui un tessuto rosso semifuso si era inserito a forza nella trama della stoffa del vestito». «È dimostrato - continua il RARDE - che questa ultima caratteristica è indicativa della vicinanza ad una esplosione».

10. - RISULTANZE DELLA COMMISSIONE PRATIS (PRESIDENZA CONSIGLIO DEI MINISTRI)

Il 10 maggio 1989, al termine dei suoi lavori, la Commissione Pratis presentò una relazione le cui conclusioni sono di seguito integralmente riportate:

1) L'incidente è stato provocato dall'azione di un oggetto esplosivo. In proposito si deve concordare con le conclusioni, se non pure con tutte le relative valutazioni, della relazione Luzzatti, escludendosi che la

causa dell'incidente medesimo possa essere attribuita a cedimento strutturale o a collisione con altro velivolo;

2) Pur considerato che la perizia giudiziale identifica il suddetto oggetto esplosivo in un missile che avrebbe colpito l'aereo, sulla base delle evidenze emerse in seguito agli accertamenti autonomamente compiuti, si ritiene che non possa essere scartata l'ipotesi che a provocare l'incidente sia stato un ordigno esplosivo collocato a bordo dell'aereo;

3) Indipendentemente dalle considerazioni di indole tecnica che inducono a concludere come al punto precedente, con riferimento all'ipotesi di un attentato di natura terroristica, si deve rilevare che la situazione esistente all'aeroporto di Bologna la sera del 27 giugno 1980, per quanto riguarda la sicurezza e la sorveglianza nei confronti dell'aereo di parcheggio e delle operazioni di imbarco di persone e di bagagli prima della partenza dell'aereo, erano alquanto precarie; tuttavia le indagini a suo tempo effettuate dai servizi di sicurezza e dagli organi di polizia per individuare possibili emergenze atte a convalidare la suddetta ipotesi non sono approdate a concreti risultati non avendo ricevuto conferma nessuna delle supposizioni prospettate;

4) Con riferimento all'ipotesi secondo la quale la causa dell'incidente avrebbe potuto identificarsi in un missile lanciato da un aereo della nostra Aeronautica militare e che, per errore, avrebbe colpito il DC9 anzichè un radiobersaglio, dalla copiosa documentazione trasmessa inizialmente dai vari organi del Ministero della difesa, dai documenti ulteriormente acquisiti, nonchè dai riscontri effettuati in proposito, si deve escludere che nel giorno e nell'ora dell'incidente fossero in corso esercitazioni aeree o navali delle forze armate italiane, che in quel giorno fossero stati da esse utilizzati missili o radiobersagli ed inoltre che nell'ora e nella zona dell'incidente vi fosse la presenza di aerei o navi delle suddette forze armate;

5) I radar della difesa aerea di Licola e Marsala (quest'ultimo in situazione di reale operatività sino a 4 minuti dopo l'incidente) non registrarono in coincidenza di tempo con l'evento, la presenza di alcun altro aereo in volo entro l'area di 40 miglia marine dal punto dell'incidente, all'infuori del DC9 I-TIGI. Va peraltro ricordato che la rete della difesa aerea non ha il compito specifico di mantenere il controllo degli aeromobili civili, istituzionalmente affidato agli organi di controllo del traffico aereo;

6) A parte quanto eventualmente emerso in sede giudiziaria, dalle indagini svolte dalla Commissione nulla è stato evidenziato che valga a corroborare le insinuazioni fatte circa il supposto occultamento di dati da parte dei centri radar di Licola e di Marsala.

11. - NOMINA DEL NUOVO GIUDICE ISTRUTTORE E DEL PUBBLICO MINISTERO

Il 17 luglio il giudice istruttore Bucarelli rendeva noto di aver proposto al Presidente del Tribunale di Roma istanza di astensione dalla prosecuzione delle indagini perchè costretto dall'iniziativa che si proponeva di assumere nei confronti dell'onorevole Giuliano Amato, contro il quale avrebbe presentato querela per diffamazione.

Il contenzioso aveva le sue origini in una affermazione resa nel corso dell'audizione dell'11 luglio 1990 presso la Commissione stragi dall'onorevole Amato, il quale ricordò che verso la fine di settembre del 1986 il giudice Bucarelli gli aveva riferito di essere venuto in possesso di fotografie del relitto del DC9 scattate dagli americani nei fondali marini. Il giudice Bucarelli ha negato recisamente la circostanza, facendo presente che era stato semmai l'onorevole Amato ad interessare gli americani per il recupero del relitto e che le uniche foto del relitto di cui egli era in possesso erano quelle scattate dalla società IFREMER durante le operazioni di recupero effettuate nel 1987-88.

Lo stesso giorno, come ultimo atto istruttorio, Bucarelli nominava un nuovo collegio peritale composto da 4 professori della Facoltà di Ingegneria di Roma, da un docente della Facoltà di Ingegneria di Pisa, da 3 professori dell'Istituto di medicina legale dell'Università di Pavia, da un professore dell'Università tedesca di Braunschweig, da un professore inglese del *Kranfield Aviation Safety Center* e da un professore inglese dell'Università di Birmingham.

Il 23 luglio 1990 il Presidente del Tribunale di Roma Minniti, accolta l'istanza di astensione presentata dal giudice Bucarelli il 17 luglio 1990, ha nominato nuovo titolare dell'istruttoria il dott. Rosario Priore, il quale il 7 settembre 1990, fra i primi atti istruttori, ha corretto l'ultima decisione adottata da Bucarelli, sostituendo, come membri del collegio peritale, i tre professori dell'Istituto di medicina legale di Pavia con due svedesi, un ingegnere aeronautico e un esperto di analisi radar e confermando invece tutti gli altri.

Il primo agosto 1990 il Procuratore della Repubblica di Roma Giudiceandrea ha nominato come rappresentanti dell'accusa nell'inchiesta il Procuratore aggiunto Coiro e i sostituti Rosselli e Salvi, in sostituzione di Santacroce già da tempo destinato alla Procura Generale.

Il 25 settembre 1990 il giudice istruttore Priore nomina un nuovo collegio peritale coordinato dal professor Misiti e formula ai nuovi periti il seguente quesito: «Considerate le parti recuperate, esaminate quelle che risultano riprese dalle video-cassette all'atto dell'interruzione delle operazioni di recupero e valutate l'entità e l'importanza delle parti mancanti, riferiscano sull'opportunità di procedere ad una ulteriore campagna di recupero».

Al fine di rispondere al quesito i nuovi consulenti tecnici, in applicazione della normativa ICAO (*International civil aviation organization*), disposero la ricostruzione del relitto presso l'aeroporto di Pratica di Mare allo scopo di valutare l'entità delle parti mancanti. Tali analisi consentirono di evidenziare che in termini di superficie, nel 1987/88 era stato recuperato non più del 30 per cento del velivolo. In fondo al mare restava invece il 70 per cento della fusoliera, elemento di primaria importanza per la determinazione delle cause dell'incidente occorso al velivolo.

In base a tali elementi il giudice istruttore Priore affidò alla società inglese WINPOL l'incarico di recuperare le parti mancanti. Nel maggio 1991 la WINPOL avviò la campagna di recupero che ebbe termine nel successivo mese di dicembre, una volta riportata in superficie la quasi totalità dei resti ancora giacenti sul fondo marino inclusa la seconda

scatola nera. Il 4 dicembre 1991 è stato prorogato al 23 ottobre 1992 il termine ultimo per concludere le istruttorie relative ad inchieste riguardanti i casi di strage.

CONCLUSIONI

Dall'esame condotto esclusivamente sui documenti riferiti all'attività peritale a diverso titolo eseguita nel corso di questi dodici anni, risulta con chiarezza che nessun collegio peritale è pervenuto sinora a conclusioni univoche sulla ipotesi del missile e non mancano allo stesso tempo elementi per una diversa soluzione.

Emergono invece molte anomalie nello svolgimento delle indagini circa le quali, elementari motivi di prudenza suggeriscono di attendere con fiducia le conclusioni del nuovo collegio peritale e le decisioni del giudice istruttore. Ci sarà tempo dopo per accertare tutte le vere responsabilità.