

SCIAGURA AEREA DEL 27 GIUGNO 1980
(strage di Ustica - DC9 I-TIGI Itavia)

Elaborato redatto dai senatori Vincenzo Ruggero Manca, Alfredo Mantica e dai deputati Vincenzo Fragalà e Marco Taradash

(Presentato in data 27 aprile 1999 e integrato, in data 28 giugno 2000, con la «Proposta di discussione finale del documento sulle vicende connesse alla sciagura aerea»)

28 giugno 2000

Alla redazione del presente elaborato ha contribuito il dottor Gian Paolo Pelizzaro, collaboratore della Commissione d'inchiesta.

INDICE**CAPITOLO I**

INTRODUZIONE	Pag.	339
1. Strategia della tensione o papocchio all'italiana?		
2. Il muro di gomma		
3. Quasi missile - Quasi bomba - Quasi tutto		
4. I misteri del tempo perso		
5. Il caso <i>Ustica</i> in Parlamento:		
a) La prima relazione Gualtieri del 1° ottobre 1990		
b) La seconda relazione Gualtieri del 22 aprile 1992		
c) La prima relazione semestrale Pellegrino		
d) La bozza di relazione Pellegrino		
e) La quarta relazione semestrale Pellegrino		
6. <i>Ustica</i> -Bologna: una teoria utile?		
NOTE	»	351

CAPITOLO II

L'EVENTO E I PRIMI DEPISTAGGI	»	353
1. Gli ultimi tre minuti		
2. Decollo da Bologna alle 20,08		
3. Il DC9 Itavia		
4. Turbolenza e <i>jetstream</i> in quota?		
5. L'ultimo contatto radio con il controllore di volo		
6. 115 miglia da Palermo?		
7. Il mistero dell'ultimo punto noto		
8. Partono i soccorsi		
9. Ritardi o dati <i>radar</i> sballati		
10. I primi recuperi		
11. Le prime ipotesi		
a) Tracce di esplosione interna		
b) Perché una bomba		
c) Il giallo di quel verbale mai trovato		
d) Cedimento strutturale?		
e) Il rapporto della DIGOS di Bologna		
12. Il depistaggio su Marco Affatigato		
13. L'Itavia		
14. Le versioni di Rino Formica		
a) La nomina della Commissione Luzzatti		
b) I «suggerimenti» del Presidente del RAI		
c) Il missile per controbilanciare il cedimento strutturale		
d) Solidarietà politica		
e) Quella folgorazione immaginifica e fantastica		

15. L'affaire Rana.

- a) «Su questo nastro non si vede nulla»
- b) Canali riservati e indagini private
- c) L'ipotesi delle bombole
- d) La bobina con i dati *radar*

16. L'ipotesi Tricomi

- a) La nota del SISMI del 18 luglio 1981
- b) Il rapporto Parisi
- c) La versione della Procura di Roma

NOTE Pag. 394

CAPITOLO III

MAGISTRATURA - AERONAUTICA MILITARE » 403

1. La Procura di Palermo » 405

Istruttoria sommaria: 27 giugno-10 luglio 1980

- a) Il riconoscimento dei cadaveri
- b) La questione delle sette autopsie
- c) Il cedimento strutturale: l'ipotesi prevalente
- d) La competenza territoriale
- e) I primi provvedimenti - I primi ostacoli

2. La Procura di Roma » 412

Istruttoria sommaria: 10 luglio 1980-31 dicembre 1983

- a) La versione di Santacroce
 - 1. Passaggio delle consegne
 - 2. Articolo 1240 o legge del 1976?
 - 3. La competenza giurisdizionale: Palermo o Roma?
 - 4. Una delega decisa in partenza?
 - 5. Con i periti nominati da Palermo
 - 6. Lacune, dubbi e incertezze dell'istruttoria
 - 7. Con la Commissione Luzzatti
 - 8. Libero convincimento. Anche nell'ammissione dei mezzi di prova
 - 9. Fascicolo atti relativi?
 - 10. Il generale Rana sull'Itavia
- b) I rapporti con l'Aeronautica
- c) La versione del generale Zeno Tascio - 2° Reparto SIOS
- d) Il magistrato fa marcia indietro
- e) Dal ritrovamento delle tracce di esplosivo ...
- f) ... alla formalizzazione dell'inchiesta

Istruttoria formale: 31 dicembre 1983-21 luglio 1990

- g) Il recupero del relitto
 - 1. Nel 1980 si poteva scendere a 3.000 metri in fondo al mare?
 - 2. Le tappe del recupero e i condizionamenti del Governo
 - 3. Quei solchi misteriosi intorno ai rottami del DC9
 - 4. Il problema dell'individuazione dei relitti
 - 5. La spaccatura del collegio Blasi
 - 6. Le accuse al personale dell'Aeronautica Militare
 - 7. Operazioni militari occulte?

- h) Le dichiarazioni di Amato e la questione delle foto del relitto
- i) L'istanza di astensione del giudice istruttore
- l) La versione di Bucarelli
 - 1. I rapporti tra pubblico ministero e commissione ministeriale
 - 2. Sulla questione dei tre periti ausiliari (Galati, Giaccari e Pardini)
 - 3. Sull'inerzia dell'attività istruttoria
 - 4. Sui rapporti con Giuliano Amato e le pressioni del Governo
 - 5. Sulla questione delle foto americane del DC9

NOTE Pag. 449

CAPITOLO IV

IL QUADRO POLITICO INTERNO » 451

- 1. La classe dirigente
- 2. Polizia, Forze Armate e servizi di sicurezza
- 3. L'offensiva mafiosa
- 4. Politica e affari
- 5. Il terremoto in Irpinia
- 6. La commissione d'inchiesta
- 7. L'eversione di sinistra
- 8. La strage di Bologna
- 9. La pista Affatigato
- 10. La pista internazionale: il ruolo del SISMI
- 11. Le prime condanne
- 12. Le assoluzioni
- 13. Le sentenze della Cassazione
- 14. I primi collegamenti Ustica-Bologna
- 15. L'ipotesi Bisaglia
- 16. L'ipotesi Zamberletti
- 17. Mandanti libici, manovalanza nera?
- 18. La pista Ramahan

NOTE » 473

CAPITOLO V

IL QUADRO POLITICO INTERNAZIONALE » 475

- 1. La crisi USA-URSS
- 2. Dalla fuga dello Scià di Persia alla guerra Iran-Iraq
- 3. La Libia
- 4. Gli esuli libici e l'*ultimatum* di Gheddafi
- 5. La missione Jucci
 - a) «I libici chiesero una commissione bilaterale»
 - b) L'elenco nominativo di 23 dissidenti libici
- 6. L'eliminazione degli esuli libici in Italia
- 7. L'Operazione Tobruk
- 8. I patti Italia-Libia e la questione di Malta
- 9. I collegamenti «oggettivi» tra Ustica e Bologna

NOTE » 497

CONCLUSIONI	Pag.	503
1. Governo, ministri		
2. La magistratura		
3. L'Itavia e i suoi interessi		
4. Il RAI		
5. I Servizi di Sicurezza		
6. La Commissione Gualtieri		
7. L'Aeronautica militare		
Note	»	516
Proposta di discussione finale del documento sulle vicende connesse alla sciagura aerea del 27 giugno 1980	»	517
1. Deposito della bozza di relazione sul Caso Ustica del 27 aprile 1999		
2. Deposito delle requisitorie da parte dei pubblici ministeri		
3. L'audizione dei pubblici ministeri		
4. Deposito della sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore		
5. Dubbi e quesiti. La necessità di audire il giudice istruttore		
6. Il rifiuto del giudice istruttore di rendere testimonianza		
7. Separazione dei poteri ed incarichi extragiudiziali		
8. Conclusioni		
Allegati	»	527

CAPITOLO I

Neppure Dio può modificare il passato

Agatone

INTRODUZIONE

Quella sul disastro aereo avvenuto la sera di venerdì 27 giugno 1980 è – senza ombra di dubbio – la più mastodontica e intricata investigazione mondiale condotta su un singolo incidente occorso ad un mezzo di trasporto. Per contro, lacunosi, rachitici se non inesistenti appaiono i risultati di una delle più disarticolate, costose ⁽¹⁾, lunghe nonché incoerenti indagini nella storia giudiziaria italiana. Il paradosso è costituito dal fatto che se da un lato sappiamo ormai quasi tutto sugli scenari di politica interna ed estera, sui colpi bassi dei servizi segreti e sulle piste internazionali, dall'altra ancora non sappiamo spiegare perché sono morte 81 persone in quel modo. Non solo. Mai (soprattutto in Italia) un'istruttoria giudiziaria ha prodotto una mole di documenti paragonabile a quella raccolta durante le indagini sulla perdita del DC9 I-TIGI della compagnia Itavia. A puro titolo di esempio, alla data del 22 gennaio del 1997 gli atti – come ha affermato in sede di audizione davanti a questa Commissione il giudice istruttore del Tribunale di Roma, Rosario Priore – «hanno ormai superato il milione e 300 mila fogli». Il dato offerto dal titolare dell'inchiesta è sbalorditivo: «[Siamo] a un milione e 300 mila e corriamo con una certa velocità verso un milione 400 mila. È impressionante. Ho notato – ha aggiunto Priore – che vi sono stati dei mesi in cui gli atti aumentavano da 30 a 50 mila fogli al mese: pari a circa trecento, cinquecento processi medi (un processo medio è di 100 pagine). Quindi, si corre il rischio di non essere più capaci di gestire la massa dell'incarto processuale». È evidente che, in barba agli ormai inflazionati principi di chiarezza e trasparenza, un processo kafkiano di simili dimensioni risulta, di fatto, ingovernabile.

* * *

Orbene, a distanza di 18 anni da quella tragica notte, ad istruttoria conclusa e con le requisitorie dei pubblici ministeri ormai depositate, ben pochi sono i punti cardinali, le certezze di questa complessa vicenda. Al contrario, i dubbi, le zone d'ombra, le incertezze e le perplessità – nonostante l'immane lavoro svolto – appaiono beffardamente come gli unici *assiomi* di questa strage. E il fatto che i soli sopravvissuti alle verifiche e ai riscontri siano soltanto gli interrogativi e le incongruenze, la dice lunga

sulle reali deficienze e lacune di questa interminabile quanto inconsistente investigazione.

D'altronde, uno dei motivi che ha via via indebolito i risultati dell'inchiesta riguarda proprio il conflitto – peraltro mai sanato – sulle varie teorie (missile, bomba, cedimento strutturale, collisione, eccetera) riguardanti le cause della perdita dell'aereo. «La fuga di notizie – ha spiegato il giudice Priore – danneggia in primo luogo noi, devo dire. In effetti, assistiamo ad un balletto continuo di queste ipotesi [...]. Purtroppo è difficilissimo assicurare la tenuta stagna, qualcosa esce e danneggia l'istruttoria in primo luogo. Ma danneggia anche l'opinione pubblica che effettivamente risulta scombussolata da tutto quello che si sente dire. Non mi meraviglierei, in effetti, che domani uscisse, per esempio, qualche cosa di nuovo e si ritornasse sull'ipotesi della bomba e poi dopodomani si ritornasse su quella del conflitto. E colui che legge i giornali o ascolta la televisione esce veramente stordito da questo sovrapporsi di notizie».

1. *Strategia della tensione o papocchio all'italiana?*

Le domande, peraltro cruciali, alle quali questa Commissione d'inchiesta è chiamata a fornire una risposta sono, in fondo, le seguenti: quali sono le ragioni per cui un disastro aereo si è trasformato, di fatto, in un mistero senza soluzione? Per quali motivi, nonostante i mezzi e l'enorme tempo a sua disposizione, l'autorità inquirente – in ultima analisi – non ha saputo fornire un quadro di riferimento solido all'interno del quale ricercare quelle conclusioni logiche e inconfutabili, indispensabili per fornire una spiegazione alle cause di un disastro di simili proporzioni? Quali interessi (soprattutto politico-economici) si sono inseriti in questa vicenda tanto da influenzare o deviare il corso della giustizia impegnata nel difficile compito dell'accertamento delle varie responsabilità? Può questa strage essere annoverata nell'ambito della cosiddetta *strategia della tensione* e quindi accostabile o paragonabile ad altre stragi (impuniti e no) che hanno devastato la recente storia del nostro Paese ⁽²⁾? Oppure possiamo parlare di uno scellerato evento inquadrabile in un altro e ben diverso scenario: la *strategia del degrado*? Esiste – per finire – un «livello superiore» (cioè, istituzionale) che potrebbe aver di fatto favorito la mancata individuazione dei responsabili di questa tragedia? Questo è il terreno dell'indagine, che deve prescindere ovviamente dalla ricerca delle cause della sciagura: compito che spetta all'autorità giudiziaria.

2. *Il muro di gomma*

Ritardi, negligenze, omissioni, depistaggi, errori più o meno gravi, incompetenza, ignoranza, menefreghismo, arroganza e superficialità. È in questa brodaglia che il *caso Ustica* è stato fatto bollire per 18 anni. Questa vicenda, a ben vedere, rappresenta purtroppo uno spaccato tristemente il-

luminante dell'Italia (non solo degli anni Ottanta), con le sue depressioni, le sue miserie, le sue piaghe, le sue inconfessabili meschinerie e i suoi endemici malanni. Neanche nell'ambito dell'inchiesta sulla strage di piazza Fontana a Milano (del 12 dicembre 1969) sembrano essere stati superati così tanto i limiti del sistema. In quel caso, a parte un'impressionante (ma in parte purtroppo prevedibile) sequenza di deviazioni, l'attività dell'autorità giudiziaria si è svolta in linea relativamente coerente con i propri fini istituzionali. Nel caso di Ustica, invece, sembrano essere saltati gran parte dei parametri e degli obiettivi naturali della pubblica amministrazione. Anche le più banali procedure appaiono gravemente deformate, piegate e contorte. Perché?

Il vero scempio, il vero *muro di gomma* che ha sbarrato la strada all'accertamento della verità lo si è incontrato proprio all'interno della macchina burocratica statale, a tutti i livelli e in ogni settore di pertinenza, non solo quindi nelle Forze Armate ⁽³⁾: anche dentro la magistratura, all'interno delle forze di polizia giudiziaria, nel Governo e soprattutto nel Parlamento. Fin dalle prime battute, si sono inseriti in questo mistero all'italiana interessi di vario tipo: economici-finanziari, politici, eversivi e destabilizzanti. Lentamente ma inesorabilmente, lo svolgimento dell'inchiesta ha poi subito e patito i condizionamenti, pesanti e sistematici, dell'operato dei meccanismi interni ai pubblici apparati, i quali (spesso per congenite o genetiche disfunzioni) hanno generato ed alimentato comportamenti valutabili in termini depistanti in senso oggettivo.

L'intera vicenda ha infine risentito degli effetti di una durissima campagna stampa, impegnata per lo più a demolire sistematicamente quelle poche e deboli certezze che di volta in volta venivano raccolte sulla meccanica della sciagura. Un esame più approfondito delle singole procedure adottate in questa lunga investigazione può dimostrare quanto qui viene affermato. Tanto per avere un'idea della nebulosità di alcune valutazioni (spacciate spesso per solide certezze o verità assolute), è sufficiente ricordare cosa accadde nel febbraio del 1990, allorquando il presidente della Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo e le stragi, il senatore repubblicano Libero Gualtieri, pose in discussione la prima relazione sul *Caso Ustica* (47ª seduta, 14 febbraio 1990): in quell'occasione Gualtieri, illustrando il documento, censurò molto duramente anche il comportamento dei Ministri dell'epoca (tirando in ballo quindi anche Rino Formica, socialista, ex ministro dei trasporti) accusati di aver, di volta in volta, ostacolato, ritardato o ancor peggio depistato la ricerca della verità.

Ebbene, ecco come replicò Formica (in una lettera indirizzata due giorni dopo al presidente del Senato, Giovanni Spadolini), a quelle gravissime accuse: «La prerelazione sul *caso Ustica* del presidente della Commissione stragi, senatore Gualtieri, stando alle anticipazioni riferite dalle agenzie di informazione, contiene affermazioni sul mio conto che, per rispetto al Parlamento e a Lei, mi limito a definire inesatte». E poco più avanti: «Ora leggo con stupore, ma più ancora con amarezza ed angoscia, che secondo il presidente senatore Gualtieri, sarei tra quelli che hanno contribuito a depistare e occultare. Stupore perché esistono atti pubblici

che la Commissione sembra aver ignorato nonostante ve ne siano copiose tracce su tutta la stampa italiana [...]. Stupore perché il presidente senatore Gualtieri ha ommesso di leggere e riferire sul contenuto di precisi atti parlamentari (Senato della Repubblica – resoconto stenografico 149^a seduta, 8 luglio 1980, Camera dei Deputati – resoconto stenografico seduta antimeridiana di mercoledì 17 dicembre 1980) dai quali risulta l'esatto contrario delle sue affermazioni. Stupore, ancora, perché con l'onestà intellettuale che gli è propria il senatore Gualtieri avrebbe dovuto almeno ricordare che, al Senato nella seduta dell'8 luglio 1980, si manifestò una forte corrente di opinione propensa ad accogliere la tesi del cedimento strutturale inequivocabilmente espressa in una specifica mozione presentata il 3 luglio dello stesso anno, primo firmatario il senatore Gualtieri, il quale irrideva rispetto ad ipotesi di un evento esterno. Io mi opposi a quella tesi e perciò fui indicato dal senatore Gualtieri come colui che "non intende prendere provvedimenti" [...]. Amarezza perché constato che anche fatti oggettivi e certi, come quelli che ho appena citato, appaiono dimenticati, occultati o addirittura stravolti».

3. *Quasi missile - Quasi bomba - Quasi tutto*

Il livello di *entropia* (cioè di *caos*, di disordine) registrato all'interno del sistema, è stato involontariamente ben descritto sempre dal giudice Priore, nel corso della sua audizione del 22 gennaio 1997: «Nella nostra inchiesta, contrariamente a quanto a volte si crede all'esterno, non esiste una sola pista, non si è mai data una prevalenza ad una sola pista: tutte sono state percorse e vengono percorse. Abbiamo avuto l'ipotesi della bomba, quella della collisione, quella del missile. E si è molto sperato che dal recupero del relitto si potesse avere una parola su queste varie ipotesi. Del relitto abbiamo recuperato oltre l'80 per cento [i pubblici ministeri, Giovanni Salvi, Settembrino Nebbioso e Vincenzo Roselli, nella loro requisitoria del 31 luglio 1998, affermano che è stato ripescato dal mare circa il 94 per cento dei relitti del DC9, *nda*]: la nostra impressione, il nostro giudizio (spesso si usa questo termine, cioè che il relitto deve assolutamente *parlare*) è che il relitto non parli o parli in modo così fioco che non riusciamo ad ascoltarlo. Accanto alle tre ipotesi principali di cui vi ho detto, dalla interpretazione del relitto viene fuori l'ipotesi del *quasi missile*, cioè di un missile che sia esploso non nel modo consueto che tutti conosciamo, cioè producendo delle schegge (perché la scheggiatura nelle pareti della fusoliera non è stata rilevata). L'ipotesi di una *quasi bomba*, cioè di una carica minima che non lascia tracce. Quella della *quasi collisione*, perché non si vedono i segni della collisione: i nostri periti, che sono stati molto bravi da questo punto di vista, hanno esaminato anche l'ipotesi della *quasi collisione*, cioè dell'incrociarsi del nostro velivolo (il DC9 Itavia) con altri aerei senza toccarsi, ma in modo tale da squilibrarne l'assetto e quindi da cagionarne la caduta».

4. *I misteri del tempo perso*

Viste in quest'ottica, le lancette dell'orologio sembrano ferme a 18 anni fa. Le conseguenze di questo disarmante *missing time* – prodotto di volta in volta nel tentativo di dare delle risposte univoche dalle varie autorità investite del caso, insieme ad un inestricabile intreccio di competenze diverse e spesso in conflitto fra loro – hanno rappresentato un elemento devastante ai fini della ricerca della verità.

Un esempio, fra tutti, è rappresentato dal decreto di sequestro emesso – il 5 luglio 1980 – dal primo magistrato che si occupò della perdita del DC9 Itavia, il sostituto procuratore Aldo Guarino di Palermo, relativo alle registrazioni dei *radar* militari della Difesa Aerea. La delega per l'esecuzione del provvedimento venne affidata al Gruppo carabinieri di Palermo, all'epoca comandato dal tenente colonnello Francesco Valentini. Ebbene, per una serie di ragioni, almeno fino al 21 luglio (l'inchiesta intanto era passata alla Procura della Repubblica di Roma), nessuna registrazione su nastro magnetico relativa al tracciato *radar* dell'aereo scomparso il 27 giugno 1980 venne in realtà posta sotto sequestro.

In quelle tre settimane di buco, come vedremo più avanti nei capitoli II e III, copie delle bobine e dei tabulati *radar* del DC9 scomparso giravano invece allegramente nelle mani di chiunque. Anche di chi, come nel noto caso del generale Saverio Rana, presidente del Registro Aeronautico Italiano facente capo al Ministero dei trasporti, era potenzialmente una delle «parti in causa», viste le competenze di quell'ufficio in materia di sicurezza del volo.

È proprio alla luce di queste considerazioni di natura oggettiva che alla Commissione d'inchiesta si impone una seria, autonoma ed indipendente valutazione delle cause che hanno finito col rendere – mese dopo mese, anno dopo anno, fino ad oggi – sempre più relative anche le più robuste delle evidenze. Col passare del tempo, insomma, e con il progressivo aumento della massa documentale, l'inchiesta sul disastro del DC9 Itavia è sprofondata in una palude di sabbie mobili. Anche perché un dato è ormai certo: la ricerca della verità non corre di pari passo con l'aumentare delle rogatorie o della massa documentale. Le incertezze del giugno 1980 sono – almeno stando al conflitto insanabile fra le varie *verità* emerse dai molteplici accertamenti di natura tecnica disposti dall'autorità giudiziaria – più o meno le stesse di oggi. Questo è un dato che dovrebbe far riflettere. A questo punto, non rimane altro da fare che cercare (con la speranza di trovarle) le cause di queste *anomalie*.

5. *Il caso Ustica in Parlamento*

Va ricordato che questa Commissione ha avviato un'inchiesta *ad hoc* sulla cosiddetta *strage di Ustica* il 6 giugno 1989, dopo che – l'11 maggio 1988 – in sede di definitiva approvazione della proposta di legge sulla isti-

tuzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo in Italia e sulle cause della mancata individuazione dei responsabili delle stragi [legge 17 maggio 1988, n. 172 e successive modificazioni – legge 23 dicembre 1992, n. 499], la Camera approvò un ordine del giorno (presentato dagli onorevoli Pier Ferdinando Casini, Antonino Mannino ed altri) che impegnava il Governo a trasmettere alla nascita Commissione tutte le notizie, gli atti e i documenti in suo possesso «per l'assolvimento dei compiti istituzionali con particolare riguardo alla strage nel cielo di Ustica». In seguito a quella indicazione, il 30 marzo 1989 la Commissione deliberò all'unanimità di svolgere un'inchiesta sulle vicende relative alla perdita del DC9 Itavia. Queste sono, ad oggi, le principali risultanze di quegli approfondimenti:

a) La prima relazione Gualtieri del 1° ottobre 1990

Una prima relazione sul caso Ustica è stata presentata nel corso della X Legislatura – precisamente, il 1° ottobre 1990 dall'allora presidente, senatore Libero Gualtieri [Doc. XXIII – n. 22, pagine 126]. In quel documento, oltre ad una meticolosa ricostruzione dei fatti riguardanti il disastro aereo della notte del 27 giugno 1980, nelle conclusioni, fra l'altro, si leggeva: «Dovevamo vedere per quali motivi la magistratura e le commissioni governative ancora non sono riuscite a chiudere né l'inchiesta su Ustica, né quella sul Mig libico rinvenuto in Sila. Crediamo di aver documentato a sufficienza gli ostacoli che sono stati frapposti alle indagini. Nei mesi che abbiamo dedicato all'inchiesta siamo sempre stati esposti al rischio di essere arruolati nei due partiti che fin dall'inizio si sono fronteggiati e si fronteggiano tuttora duramente, quello dell'esplosione esterna [missile, *nda*] e quello dell'esplosione interna [bomba, *nda*]. Noi non ci siamo fatti arruolare». E un po' più avanti: «La Commissione ha sempre evitato di sindacare l'operato dei magistrati inquirenti. Sono stati instaurati rapporti di scambio di materiale documentale e informativo molto stretti che hanno permesso a entrambe le parti di entrare in possesso di numerosi atti sparsi nelle più diverse sedi o trattenuti o fino ad allora negati. Va però detto che il modo di condurre l'inchiesta e di controllarne gli sviluppi, trascurando spesso accertamenti rivelatisi poi essenziali, ha più volte lasciato nella Commissione una sensazione di dubbio e di perplessità».

Scrive Virgilio Ilari, collaboratore di questa Commissione, nella *Sintesi delle Relazioni* da lui redatta e depositata il 21 marzo 1997: «La relazione non discute nel merito della questione delle cause dell'incidente (bomba o missile), ma valuta le responsabilità politiche, amministrative e disciplinari emerse fino a quel momento nel corso delle indagini e della stessa inchiesta parlamentare. Sulla base di una dettagliata ricostruzione delle vicende relative alla ritardata acquisizione (rispettivamente dopo 26 e 99 giorni dal disastro) e alla probabile manipolazione dei nastri contenenti i tracciati rilevati dai *radar* di Marsala e Ciampino al momento del

disastro, la relazione stigmatizza non solo la mancata "collaborazione" dell'Aeronautica e la sua reticenza ("mai una informazione è stata data spontaneamente e tempestivamente"), ma anche il suo "attivo interessamento" alle varie inchieste, circondate da "una vera e propria cortina di silenzio"».

b) La seconda relazione Gualtieri del 22 aprile 1992

Sempre nel corso della X Legislatura, la Commissione congedò una seconda relazione sulla strage di Ustica: era il 22 aprile 1992 [Doc. XXIII - n. 50, pagine 75]. In questo documento, segnatamente nell'introduzione, si leggeva: «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».

Inoltre, nell'ultimo capitolo dedicato alle conclusioni finali, oltre ad elencare una serie di pesantissimi rilievi nei riguardi del personale e dei vertici dell'Aeronautica Militare che, a vario titolo, ebbero modo di occuparsi - direttamente o indirettamente - della vicenda riguardante la perdita del DC9 Itavia, la relazione recitava testuale: «Le vicende di Ustica e quella del Mig 23 libico non potevano essere affrontate nel modo peggiore». E un po' più avanti: «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 ancora: «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 ad una completezza di analisi che avrebbe potuto produrre ulteriori elementi di conoscenza».

Come si vede, insomma, sono dei giudizi molto severi anche sull'operato della stessa magistratura, la quale - fin dalle prime battute - ha alimentato i fondati sospetti sul fatto di non essere in grado di interpretare al meglio il mandato istituzionale al quale era chiamata. Soprattutto è sembrata impreparata ad affrontare una tematica così complessa e intimamente permeata di aspetti tecnico-scientifici quale quella di un disastro aereo.

Nonostante fosse chiara la totale incompetenza del settore aeronautico nell'*affaire* Ustica, la seconda relazione sulle vicende connesse al di-

sastro del DC9 è una dura requisitoria nei confronti dell'Aeronautica Militare, «accusata – annota sempre Virgilio Ilari – di aver taciuto agli inquirenti gli elementi raccolti dal colonnello Lippolis e dal generale Rana che fin dall'inizio avrebbero potuto indirizzare le indagini verso le due ipotesi della bomba o del missile (che la relazione giudica *prevalente*)». E ancora: «Più tardi la relazione conclusiva sul caso Ustica scrisse che solo "quando il Parlamento, con la nomina della Commissione" bicamerale, aveva "preteso le risposte dovute", "la magistratura si (era) riattivata, le inchieste (erano) ripartite), gli approfondimenti tecnici (erano) stati fatti ed (erano) venute meno le protezioni e le impunità fino ad allora garantite". Anche la nota aggiuntiva De Julio-Macis [rispettivamente deputato della Sinistra indipendente e del PDS, *nda*] definì "momento di svolta" l'avvio delle indagini della Commissione Gualtieri "da cui trasse incoraggiamento l'inchiesta giudiziaria che ha dispiegato le sue potenzialità con l'incarico al giudice istruttore Priore e ai pubblici ministeri Salvi e Roselli". Invece la nota aggiuntiva Bosco Manfredi [senatore democristiano, *nda*] definì *sorprendente* la vicenda collegata alle dichiarazioni di Amato e alle conseguenti dimissioni del giudice istruttore Bucarelli e sostenne che "emerg(evano) molte anomalie nello svolgimento delle indagini"».

c) La prima relazione semestrale Pellegrino

Il 26 gennaio 1995, il nuovo presidente della Commissione d'inchiesta, il senatore Giovanni Pellegrino, congedava la prima relazione semestrale sullo stato dei lavori [XII legislatura – Doc. XXIII – n° 1]. In merito all'indagine sul disastro aereo del 27 giugno 1980, a pag. 18, fra l'altro si legge: «Un punto, ad esempio, che la Commissione dovrà chiarire è costituito dall'oggetto del contrasto che oppose l'allora Presidente del Consiglio, Giuliano Amato [in realtà, era sottosegretario alla Presidenza del Consiglio durante i governi Craxi, *nda*] al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, circa l'esistenza di fotografie rappresentanti il relitto nel fondo del mare. La questione, infatti, deve essere oggi considerata con riferimento alla individuazione di tracce sul fondo del mare, che potrebbero essere state causate da mezzi meccanici diversi da quelli impiegati nelle varie campagne di recupero».

d) La bozza di relazione Pellegrino

Nella proposta di relazione redatta nel dicembre 1995 dal senatore Giovanni Pellegrino, il caso Amato-Bucarelli – cruciale ai fini dello complessa vicenda del recupero del relitto del DC9 – viene stranamente accantonato. Come peraltro vengono in parte trascurate o peggio stravolte altre valutazioni contenute nelle precedenti relazioni.

Un esempio è dato da questo passo, che riguarda i rapporti intercorsi tra l'ufficio del sostituto procuratore di Roma, Giorgio Santacroce, e la commissione tecnico-formale del Ministero dei trasporti, presieduta dal-

l'ingegner Carlo Luzzatti: «Sin dalle prime battute il rapporto tra i due organismi inquirenti risultò difficoltoso, come risulta dalla ricostruzione di cui si dà conto nella prima relazione della Commissione stragi. In mancanza di specifiche procedure previste per il caso di disastri aerei la magistratura operò trattando i complessi problemi connessi con la sciagura aerea alla stregua di un incidente comune. D'altra parte, pur tecnicamente competente, l'organismo ministeriale non poté intervenire nella determinazione dei sequestri e degli accertamenti da effettuare in quanto privo dei relativi poteri. Questa situazione influì negativamente sull'inchiesta soprattutto nelle primissime fasi, in quanto l'assenza di ogni coordinamento ostacolò il reperimento di molti elementi di indagine».

Stranamente, però, tutto ciò venne di fatto smentito dallo stesso ingegner Luzzatti, il quale – in sede di audizione formale davanti alla Commissione – ha testualmente affermato: «In sostanza, nello svolgimento del lavoro di una commissione di inchiesta tecnico-formale, così come la definisce il codice della navigazione, ha un ruolo importante la collaborazione che si riesce ad ottenere dal magistrato incaricato dell'inchiesta. A tale proposito, devo far presente che il magistrato al quale poi pervenne per competenza territoriale l'indagine era il giudice Giorgio Santacroce, con il quale abbiamo svolto un lavoro di fattiva collaborazione». A riprova dell'oggettivo stravolgimento di alcune risultanze, la bozza di relazione del senatore Pellegrino arriva a sostenere che «la mancata intesa tra autorità giudiziaria e commissione ministeriale è solo un aspetto del problema più generale dell'attività peritale. Nel corso degli anni non vi è stata infatti da parte dei giudici continuità di atteggiamento». La verità è che per oltre due anni, magistratura e commissione ministeriale hanno lavorato gomito a gomito nell'intento di scoprire le cause della sciagura. Questo è un dato di per sé inconfutabile e innegabile. Stabilire, poi, quali possano essere le conseguenze di questo intreccio, in termini di correttezza delle norme e delle procedure, è compito che non spetta certo a questa Commissione.

e) La quarta relazione semestrale Pellegrino

Il 22 gennaio 1999, il presidente della Commissione senatore Pellegrino presenta la quarta relazione semestrale sullo stato dei lavori [XIII legislatura – Doc. XXIII – n° 20]. Il documento, nell'intento di fornire un aggiornamento sull'attività della Commissione, esamina nel § 3. in forma notarile la questione del caso Ustica. La parte centrale è costituita dalle valutazioni emerse ovviamente in seguito al deposito delle requisitorie dei pubblici ministeri romani (Giovanni Salvi, Vincenzo Roselli e Settembrino Nebbioso) e le seguenti audizioni dei magistrati. «Nel frattempo è intervenuta – si legge sulla relazione – una fase di particolare rilevanza nell'ambito del procedimento penale in corso, con il deposito, in data 31 luglio 1998, delle requisitorie a firma dei tre pubblici ministeri. Si tratta di un documento di notevole complessità, che – dopo avere analiticamente

esposto le molteplici risultanze peritali e probatorie raccolte - passa in rassegna ogni possibile ipotesi circa le cause del disastro, senza per altro poter pervenire a conclusioni definitive e, a giudizio degli stessi pubblici ministeri, probanti». E ancora: «I dottori Salvi, Roselli e Nebbioso sono così stati auditi nelle sedute del 22 e del 29 settembre e del 20 ottobre 1998, in occasione delle quali essi hanno fornito indicazioni sugli scenari interni ed internazionali in cui si inserì il disastro aereo di Ustica, sulle possibili linee ricostruttive e, soprattutto, sul comportamento dei vari apparati dello Stato a vario titolo interessati alla vicenda, a cominciare dall'Aeronautica per giungere fino ai servizi di sicurezza».

6. *Ustica-Bologna: una teoria utile?*

È più che un'ipotesi, invece, la serie di collegamenti tra la strage del 27 giugno e quella del 2 agosto 1980. Questa teoria si fonda - come vedremo - su prove concrete. In genere, una teoria non è giusta o sbagliata in senso assoluto: è solo più o meno utile. Una teoria utile collega con accuratezza una vasta gamma di fenomeni in un unico schema descrittivo. Quella sui legami tra la strage di Ustica e quella di Bologna - visto l'insieme dei fatti rientranti in un'unica cornice logica - è una teoria utile. La *verità ultima* - allo stato delle cose - è soltanto un modello del tutto irraggiungibile.

L'Italia del 1980, attraversata da una spaventosa ondata di terrorismo, umiliata da una serie disarmante di scandali e crisi politiche, si trovò al centro di uno scenario di guerra surrogata, ma allo stesso modo tragico e devastante. Al già teso clima dei rapporti diplomatici tra USA e URSS si aggiunse - tra la fine del 1979 e gli inizi del 1980 - la drammatica crisi nel Golfo Persico, che sfociò, proprio nell'estate di quell'anno, nella guerra tra Iran e Iraq che durò poi per oltre otto anni. Il conflitto tra il regime di Saddam Hussein e quello dell'ayatollah Khomeini scatenò effetti a catena in tutto il mondo arabo. Nella contrapposizione dei due blocchi si innestò quindi un nuovo feroce fattore: la faida dell'integralismo islamico, polarizzato in parte nelle fazioni sciite e sunnite.

All'interno di questo scenario incandescente, si aggiunse anche la destabilizzante politica del colonnello Gheddafi, da una parte impegnato ad intrattenere una serie di rapporti privilegiati (per lo più di carattere economico: scambio petrolio-armi) con i Paesi occidentali e dall'altra (dietro l'appoggio dei Paesi del Patto di Varsavia) teso in una quanto mai velleitaria opera di egemonizzazione del mondo arabo e dell'Africa sub-sahariana. In questo spaventoso crocevia (tutto Mediterraneo) il nostro Paese si trova di punto in bianco a giocare una partita impossibile su più tavoli. «Se scoppierà la Terza Guerra mondiale - commentò Thomas Kelley, generale statunitense del comando NATO per il Sud Europa - comincerà probabilmente qui, nel Mediterraneo, quando un conflitto locale si estenderà senza controllo». La fosca previsione dell'alto ufficiale poggiava ovviamente su analitiche valutazioni geostrategiche elaborate dal Pentagono.

«Il Mediterraneo infatti – si legge nell'introduzione del libro *Missili e Mafia* [Editori Riuniti, Roma, 1985], scritto da Paolo Gentiloni, Alberto Spampinato e Agostino Spataro – negli anni Settanta, è progressivamente diventato una delle aree del pianeta più dense di conflitti attuali o potenziali, e in prospettiva rischia di divenire il terreno principale di verifica dell'accentuato confronto Est-Ovest». Fedele agli Stati Uniti, attraverso il Patto del Nord Atlantico e la NATO, l'Italia si trova dunque in una situazione difficilissima, allorquando il nostro governo decide di scendere a patti con la Libia per il *noto caso* della scomparsa dell'iman sciita Moussa Sadr e la questione dei dissidenti libici esuli nel nostro Paese: due questioni sulle quali si *barattò* la liberazione dei pescatori italiani arrestati dalle autorità di Tripoli.

La cartina di tornasole di questo intreccio di patti segreti è rappresentata dalla questione del Mig 23 libico precipitato la mattina del 18 luglio 1980 sui monti della Sila, in Calabria. Visto quello che c'era in ballo, il Ministero della difesa non perse un minuto di tempo nel nominare una commissione tecnica d'indagine mista italo-libica per accertare le cause di quell'incidente aereo. La presenza degli uomini di Gheddafi in quella commissione bilaterale la dice lunga, in sostanza, sui rapporti tra il governo di Tripoli e quello di Roma.

Tutta questa intricata vicenda – la cui trama è stata tessuta dalla diplomazia parallela dei servizi segreti – ha pesato, e molto, sul piatto della bilancia dei rapporti internazionali tra l'Italia e gli altri Paesi occidentali. Fu proprio in questo scenario di conflitti incrociati, di lotte intestine e colpi bassi che si consumò la tragedia del DC9 I-TIGI la sera del 27 giugno 1980. Proprio in quel periodo, nonostante una sorta di alleanza sottobanco con il regime di Gheddafi, il nostro Ministero degli esteri decide di siglare un accordo di assistenza economica-militare e di garanzia della neutralità con il *premier* maltese Dom Mintoff. Quell'iniziativa venne interpretata dal governo libico come «un atto ostile», anche perché da anni ormai la *Giamahiriah* vedeva Malta come un suo naturale e legittimo protettorato. Intoccabile soprattutto in campo economico-militare.

Nel luglio del 1990, rispondendo alle domande del giudice istruttore Vittorio Bucarelli, l'allora capo della polizia Vincenzo Parisi, ebbe a dire: «Sulla base della mia esperienza, pur senza avere elementi di acquisizione diretta, né riscontri ad altro titolo, ritengo di poter sostenere che l'evento potrebbe ascrivarsi a causa terroristica, indipendentemente dal fatto che a produrlo sia stato un ordigno o un missile. È ovvio riferirsi ad un evento di oscura matrice, che potrebbe risalire soltanto ad apparati terroristici o devianti, rispetto al quale potrebbero essere intervenute coperture immediate di cui è presumibilmente stata cancellata ogni traccia».

Sempre Parisi – in sede di audizione formale davanti alla Commissione stragi, il 17 ottobre 1990 – si spinse un po' più avanti: «Il disastro aviatorio verificatosi nei cieli di Ustica il 27 giugno 1980 si inserisce in uno scenario terroristico nazionale e internazionale di particolare rilevanza e, pur tuttavia, con riflessi non noti all'epoca e molto confusi e contraddittori anche ai nostri giorni [...]. Certamente vi sono stati elementi di so-

spetto, coperture e resta l'interesse a conoscere e a stabilire i nessi eventualmente esistenti fra l'evento di Ustica, l'aereo caduto sulla Sila il 18 luglio e la strage di Bologna del 2 agosto. Motivi di riflessione al riguardo possono insorgere [...]. Il problema del missile ha creato l'equivoco *ad initio*: con il missile sarebbe stato un atto di guerra militare mentre con la bomba sarebbe stato un fatto terroristico. Il problema invece è diverso: occorre considerare il fine che si voleva realizzare, sul quale si può indagare, considerato anche lo scenario di quegli anni. Poco tempo dopo avvenne una strage, quella di Bologna, che potrebbe aver rappresentato anche una replica della strage di Ustica, passata in sordina perché banalizzata. La stessa rivendicazione non venne presa sul serio, nonostante la non attribuibilità di responsabilità specifiche ad una persona non era stata considerata. Su questo c'è da ragionare a lungo così come per vedere chi ha mentito e a che livelli ciò è avvenuto».

In sostanza, secondo Parisi, se si dovesse accettare che «sia stato dolosamente colpito proprio quell'aereo e non per errore, allora si tratta della replica della strage di Bologna». Ustica come *avvertimento* e Bologna come *vendetta* quindi? Verso la fine degli anni Ottanta tutto ciò era una semplice ipotesi di scenario. Quella del *doppio segnale*, oggi, è una teoria che poggia su solide basi. «Questa è una teoria molto interessante – ha affermato il giudice Rosario Priore durante la sua deposizione in Commissione del 5 febbraio 1997 – e posso dirvi che ci sono indizi in questo senso, che nascono sempre da quella strana situazione che si verificava in quel tempo nella nostra politica e nei nostri Servizi: la necessità del petrolio (in nome del quale si passa sopra a tantissime cose), il doppio binario, la doppia condotta (teoria che viene sintetizzata con l'espressione *la moglie americana e l'amante libica*), in quanto avevamo bisogno di entrambi i Paesi e operavamo su entrambi. Il *doppio segnale*, come dicevo, è una teoria interessante, ed è stata sostenuta anche dal sottosegretario dell'epoca, onorevole Zamberletti, che legava questa interpretazione principalmente alla nostra politica nei confronti di Malta: quella politica che ci portava nuovamente a scontrarci con la Libia».

NOTE DEL CAPITOLO I

⁽¹⁾ Nel corso della 41ª seduta della Commissione Stragi – dedicata alla libera audizione dei tre magistrati, esponenti della pubblica accusa nel procedimento sulla cosiddetta strage di Ustica – è emersa per la prima volta (dopo 18 anni) la preoccupante cifra di 300 miliardi di lire spese per l'inchiesta sul disastro del DC9. Il dato è stato subito smentito dal sostituto procuratore Giovanni Salvi, il quale ha così replicato: «Non so quanti siano, ma credo non siano di molto superiori a quelli che Starr [Kenneth Starr, il procuratore americano che indaga sui rapporti carnali clandestini tra l'ex stagista della Casa Bianca Monica Lewinsky e il presidente americano Bill Clinton, *nda*] ha speso in un anno per il procedimento relativo ai suoi accertamenti...». Nella seduta seguente – la 42ª, sempre dedicata all'audizione dei tre pubblici ministeri – il dottor Salvi è tornato sull'argomento: «Quando la volta precedente in questa Commissione è stato affermato che si erano spesi 300 miliardi – ed era la prima volta che sentivo fare questa affermazione – io ho detto di non conoscere l'entità della spesa, ma di poter affermare che ritengo sia inferiore a quella che ha speso Starr per fare le sue indagini su Monica Lewinsky in un anno. Tale cifra – se sono vere le notizie di stampa e se anche lì non sono state gonfiate – approssimativamente dovrebbe aggirarsi intorno ai 50 miliardi, quindi, una cifra molto diversa da quella che lei ha indicato [rivolgendosi al deputato di Forza Italia, Marco Taradash]».

⁽²⁾ Sull'argomento il senatore Libero Gualtieri, *ex* presidente della Commissione stragi, ha una sua precisa opinione: «Non si può parlare del periodo dello stragismo (e su questo si stende una relazione) o del periodo della *strategia della tensione*. Sono convinto che di stragi politiche ce n'è stata una sola: quella di piazza Fontana. Per quella sono convinto che sono intervenuti i nostri organismi istituzionali, se vogliamo definirli così. Poi ci sono state altre stragi di vario tipo: di punizione per situazioni che si erano create, di vendetta, di pura malvagità. Poi c'è una strage, quella alla stazione di Bologna. La strage di Bologna è di un altro tipo: non si può parlare indifferenziatamente di stragismo». [Resoconto Ufficio di Presidenza Commissione stragi – mercoledì 6 maggio 1998].

⁽³⁾ Il presidente della Commissione stragi, Giovanni Pellegrino – nella 42ª seduta del 20 ottobre 1998, a commento di un intervento del senatore Alfredo Mantica sull'impreparazione e l'inaffidabilità della pubblica amministrazione in generale e di alcuni corpi istituzionali dello Stato in particolare – ha parlato di «depistaggio involontario».

CAPITOLO II

L'EVENTO E I PRIMI DEPISTAGGI

«La certezza sul cedimento strutturale?
Ce l'avevano un po' tutti. O meglio, i
tre quarti del Parlamento»

*[Senatore Libero Gualtieri, presidente
della Commissione stragi - 29 giugno
1989]*

Siamo in alto mare.
Anzi, in un mare di grandi misteri
Edward A. Milne

Frequenza radio 128.8

Sono le 20,56 e 54 secondi (ora locale) di venerdì 27 giugno 1980.

Enzo Fontana: «Roma, buonasera è l'Itavia otto sette zero».

Umberto Corvari: «Buonasera IH otto sette zero, roger».

Fontana: «115 miglia per Papa Alfa... per Papa Romeo Sierra, scusate. Mantiene due cinque zero».

Corvari: «Ricevuto IH otto sette zero. Può darci uno stimato di Raisi?».

Fontana: «Sì, Raisi lo stimiamo intorno agli uno e tre».

Corvari: «Otto sette zero ricevuto. Autorizzato a Raisi Vor, nessun ritardo è previsto. Ci richiami per la discesa».

Fontana: «A Raisi nessun ritardo, chiameremo per la discesa, otto sette zero».

Corvari: «È corretto».

Alle 21,04 e 28 secondi – senza aspettare la risposta del pilota – Corvari aggiunge: «IH otto sette zero – Quando pronti autorizzati a 110, uno uno zero. Richiamare lasciando la 290 e attraversando la 150».

Visto lo strano silenzio radio del DC9, la sala di controllo di Roma Ciampino nei due minuti seguenti (dalle 21,05 alle 21,07 e 26 secondi) chiamò altre sei volte i due piloti del volo IH 870. A quelle chiamate, però, non arrivò mai alcuna risposta.

1. *Gli ultimi tre minuti*

Questo è l'ultimo colloquio di Enzo Fontana, primo pilota del Douglas DC9 (immatricolato I-TIGI) in volo da Bologna a Palermo, con il controllore di volo, responsabile del settore sud della Penisola, Umberto Corvari dell'*Area Control Center (ACC)* ⁽¹⁾ di Ciampino. Fontana, romano, 32 anni, titolo di studio: perito tecnico, sposato, era stato assunto alla compagnia Itavia il 1° aprile 1977. Aveva accumulato 2.900 ore di volo. Alla sua sinistra, nella cabina di pilotaggio del DC9, sedeva il comandante Domenico Gatti, nato 44 anni prima a Leta (Ajaccio), laureato in ingegneria, sposato e padre di due figli. Era stato assunto all'Itavia il 16 dicembre del 1971: aveva accumulato 7.000 ore di volo, delle quali 4.304 sul DC9. A bordo del volo Itavia 870 c'erano inoltre lo *steward* (assistente

di volo responsabile di 2^a) Paolo Morici, nato ad Ostia (Roma) il 17 agosto 1941, titolo di studio: licenza media, sposato e padre di due figli, e la *hostess* (assistente di volo allieva) Rosa De Dominicis, nata a Roma il 6 novembre 1959, nubile, titolo di studio: diploma di perito per il turismo.

2. Decollo da Bologna alle 20,08

L'aereo di linea (atterrato alle 19,08 e parcheggiato sulla piazzola n. 6 dell'aeroporto «Guglielmo Marconi» di Bologna) trasportava 77 passeggeri ⁽²⁾: erano stati imbarcati – con oltre un'ora di ritardo – alle 19,15 circa. Come nominativo radio venne assegnata al volo comandato da Gatti la sigla IH-870. Alle 19,55 un addetto all'assistenza dello scalo di Bologna (ufficio Asaer) raggiunse l'aereo, poco prima della messa in moto, per spiegare al co-pilota Fontana cosa fosse quel «particolare tecnico» caricato a bordo e alloggiato nel *galley* e se dovesse essere sbarcato prima della partenza. Quell'oggetto, con appeso un cartellino con l'indicazione «attuatore scala ant. Pax E» era il congegno per azionare la scaletta e doveva essere sostituito una volta arrivati a Palermo.

Il DC9 decolla da Bologna alle 20 e 08. Alle 20 e 21, il controllore dell'«isola» di *console* Nord comunicò a Gatti di inserire il codice 1136 nel trasponditore: lo strumento di bordo che segnala la posizione dell'aereo in volo alle torri di controllo. Alle 20 e 22, un minuto dopo, il DC9 ricevette l'ordine di salire a quota 29 mila piedi: rotta Bolsena-Puma-Latina-Ponza. «La sera dei fatti – ricorda a verbale Antonio La Torre, tenente controllore di volo, nato a Napoli nel settembre del 1948 – ero al posto di operatore *radar* per il controllo traffico aereo civile di Ciampino. Ricordo che presi in carico il volo IH-870 all'incirca nella zona di Latina. Ricordo che l'aereo aveva una quota di 29 mila piedi. Ricordo che il pilota, in questo primo contatto, disse che quella sera aveva trovato un cimitero o una frase molto simile. A me venne spontaneo di chiedere in che senso e mi venne spiegato dal comandante che aveva trovato non funzionanti molte radio-assistenze. Io constatai questa carenza e anzi lo avvisai che probabilmente avrebbe trovato delle difficoltà anche con la radio-assistenza di Ponza. Chiesi anche al pilota che prua avesse in quel momento e ricevuta l'indicazione, poiché mi risultava sulla zona un vento di forza elevata (cosa confermata dallo stesso), gli consigliai una accostata di circa 15-20 gradi verso Ovest, dopo di che il colloquio terminò. Successivamente, il pilota intervenne di nuovo, chiedendomi l'autorizzazione a scendere di 4.000 piedi, forse proprio in considerazione del vento. Lo autorizzai in questo senso e il volo proseguì senza ulteriori contatti, fino al momento in cui l'aereo giunse fino ai limiti di copertura *radar* di mia competenza».

3. Il DC9 Itavia

L'aeromobile DC9 (serie 10 - modello 15) precipitato la sera del 27 giugno 1980 è stato progettato e costruito dalla società americana McDonnell Douglas Aircraft Company nel 1966: numero di costruzione 45724. Il 29 marzo 1966 viene consegnato alla Hawaiian Airlines, la quale lo adopererà anche per il trasporto del pesce. Il 27 febbraio 1972 viene rivenduto alla società Itavia spa, con sede legale a Catanzaro ma domiciliata a Roma in via Sicilia 66, la quale - il 9 marzo 1973 - otterrà il certificato di immatricolazione (n. 6034) dal Registro Aeronautico Italiano (RAI) - Direzione generale aviazione civile ministero dei trasporti.

Il certificato di navigabilità n. 8697/a - rilasciato sempre dal RAI il 7 marzo 1972 e convalidato l'ultima volta il 5 ottobre 1979 - sarebbe scaduto il 5 ottobre 1980. Come abituale residenza dell'aeromobile venne indicato l'aeroporto di Ciampino. «Si osserva - precisano i pubblici ministeri - che l'aereo era stato completamente revisionato (*check D*) presso la ditta costruttrice prima della cessione all'Itavia (26 febbraio 1972). In seguito aveva subito normali interventi di manutenzione, ad eccezione di due interventi di carattere particolare, uno dei quali da considerare con particolare attenzione, in considerazione delle conclusioni degli accertamenti peritali circa le modalità di separazione delle parti della fusoliera.

Il 15 novembre 1977, infatti, il DC9 aveva subito danni a causa di un forte vento [sul rapporto del RAI n. 0482/c del 15 dicembre 1977 viene indicata una tromba d'aria, *nda*], che aveva fatto adagiare il velivolo sulla coda, mentre era parcheggiato sul piazzale di sosta dell'aeroporto di Cagliari. Si era dovuto intervenire sulle ordinate posteriori di fusoliera, fuori della zona pressurizzata. Per tali lavori furono seguite le indicazioni della casa costruttrice». Nel rapporto del RAI del 26 aprile 1972 di riconvalida del certificato di navigazione, venivano rilevate delle «corrosioni» al rivestimento inferiore della fusoliera «in prossimità delle staz. 817, 699, 718 e 465», della paratia di pressurizzazione nel vano cargo posteriore, «corrosioni diffuse» sulle superfici alari e di fusoliera e «corrosioni profonde» del rivestimento alettoni destro e sinistro. «Durante la revisione generale delle suddette superfici - scrivevano i tecnici del RAI - sono state rilevate crinature e corrosioni diffuse al rivestimento e struttura interna delle stesse». Nel corso di normali controlli nel marzo dell'anno seguente vennero scoperte altre «crinature della lunghezza di circa 1,5 mm», questa volta «in corrispondenza del 14° foro» delle solette in acciaio dei piloni motori. «Probabile difetto - annotavano i tecnici del RAI - intrinseco del componente in relazione alle sollecitazioni subite durante l'impiego».

La direzione dei servizi tecnici dell'Itavia nel dicembre del 1974 informò il RAI di aver scoperto, nel corso di un'ispezione periodica, una crinatura verticale «dovuta a *stress*» di circa due pollici sul lato sinistro della fusoliera. Per la Douglas il DC9 I-TIGI poteva rimanere in servizio fino al 10 gennaio 1975, ma alla condizione di tenere sotto controllo il danno con ispezioni ogni 30-50 ore. Nel rapporto di avaria o difetto di

manutenzione del RAI del 19 febbraio 1975 si legge: «... è stata riscontrata crinata la struttura porta passeggeri anteriore. La crinatura è posizionata nella parte superiore sinistra e centrale sinistra del montante PN5914121-3 in corrispondenza degli attacchi dei blocchi di arresto e battuta della porta stessa». I tecnici facevano presente che «l'ispezione delle porte passeggeri è stata richiesta dall'Ufficio RAI di Ciampino anche sugli aeromobili DC9 della società Alisarda sulle quali non sono state rilevate crinature del tipo e nella zona predetta».

Altre crinature «oltre i limiti» sono state descritte nel rapporto RAI del 20 agosto 1977 sulle solette del longherone anteriore. Comunque, le parti danneggiate vennero sbarcate e riparate. Durante il *check D* [i *check* sono di cinque tipi: A-ogni 125 ore di volo, B-ogni 400, C-ogni 1.900, D-ogni 7.000 ed E-ogni 14.000 ore di volo, *nda*], completato l'8 giugno 1978, vennero riscontrate «crinature e corrosioni alle strutture di fusoliera e superfici. Nelle conclusioni del rapporto n. 0498/c del 1° agosto 1978 si legge: «Tenuto conto della vetustà degli aeromobili DC9 Itavia le parti interessate alle crinature e/o corrosioni vengono ispezionate ad intervalli più ristretti rispetto a quanto previsto dal *Planning Manual* della Douglas».

Secondo un altro rapporto RAI dell'8 ottobre 1979, il motore destro P&W (ispezionato l'ultima volta dai tecnici dell'Alfa Romeo di Pomiigliano d'Arco) «evidenziava fenomeni di stallo all'uscita del minimo». Il 12 maggio 1980, durante una sosta di manutenzione, i tecnici Itavia trovarono delle crinature sul rivestimento di fusoliera in corrispondenza al montante destro e sinistro del finestrino scorrevole sia del pilota che del co-pilota. In seguito a questo inconveniente, venne estesa l'ispezione a tutti gli aerei della flotta Itavia e in quella occasione venne scoperto che danni simili erano presenti più o meno su tutti gli aerei. Sul quaderno tecnico di bordo (QTB) dell'aereo vennero segnalate - il 27 maggio, 16 luglio, 8 e 9 dicembre 1979 - vibrazioni aerodinamiche su tutta la struttura. Queste anomalie vennero, tuttavia, verificate ed eliminate a seguito di controlli e di interventi tecnici sulle carenature dei *flaps spoiler*, ai portelli del carrello anteriore principale. Il DC9 I-TIGI venne cancellato dai registri del RAI il 31 marzo 1981.

Nelle considerazioni finali contenute nel rapporto d'incidente del RAI sulla «aeronavigabilità del velivolo» si legge: «Dall'esame della documentazione di manutenzione non sono emersi elementi tali da sollevare dubbi sullo stato di aeronavigabilità dell'a/m. Tali risultanze costituiscono elemento necessario ma non sufficiente per affermare la navigabilità del velivolo immediatamente prima dell'incidente».

Al momento dell'incidente, il DC9 aveva accumulato 29.544 ore di volo e 45.932 atterraggi. Sul quotidiano *La Repubblica* del 2 luglio 1980, in prima pagina, veniva pubblicata un'intervista (titolo: «Quel DC9 doveva finire così...») al comandante Adriano Ercolani ⁽³⁾, «più di novemila ore di volo alle spalle, 14 anni di servizio all'Itavia. In quell'occasione Ercolani affermò che la risposta del disastro del DC9 I-TIGI era contenuta "sul Quaderno Tecnico di Bordo n. 1508, a pagina venti, con la data del 27 maggio 1979"».

Secondo *La Repubblica*: «Il DC9 I-TIGI, in volo tra Roma e Lametia Terme, aveva viaggiato a una velocità inferiore a quella media». E il comandante Ercolani ne spiegò così le ragioni: «È un anno che il I-TIGI andava avanti con quel difetto, una vibrazione che avvertiva su tutta la struttura più che su un punto preciso e che tutti gli equipaggi più sensibili avevano segnalato. Per di più il finestrino scorrevole sinistro della cabina di pilotaggio produceva spesso il famoso *botto*. Vale a dire che, per un difetto di bloccaggio, nonostante la maniglia fosse chiusa, il finestrino, non perfettamente aderente, si schiacciava fragorosamente sulla guida quando la pressurizzazione interna superava un certo limite».

L'ipotesi di un cedimento strutturale - rilevava *La Repubblica* - favorito da incuria tecnica, è dunque per il comandante Ercolani la più credibile. La rottura poi poteva essersi verificata nella struttura posteriore della zona pressurizzata a causa di due elementi: l'effetto delle vibrazioni e quello della somma dei cicli, vale a dire delle pressurizzazioni e depressurizzazioni che, ad ogni decollo sottopongono i metalli a una dilatazione e, ad ogni atterraggio, li riportano alla loro dimensione normale. «Un sali e scendi simile alla continua piegatura di un filo di ferro che finisce per rompersi nel punto di maggiore consumo». «I segni premonitori - concluse il comandante dell'Itavia - del resto c'erano». Gli aeroplani dell'Itavia erano «vecchi, rabberciati e riparati alla meno peggio».

Del resto, un precedente in tal senso c'era stato proprio un anno prima - il 17 settembre 1979 - quando un DC9 dell'Air Canada, in volo sull'Atlantico diretto in Nuova Scozia, era stato costretto ad un atterraggio di emergenza all'aeroporto Logan di Boston, a causa della perdita del cono di coda. «Il velivolo dell'Air Canada - scriveva *l'Aviation Week and Space Technology* del 24 settembre 1979 - è stato portato felicemente all'atterraggio dopo che una cricca nella paratia stagna posteriore aveva causato una rapida depressurizzazione della cabina e la perdita del portello di uscita di emergenza ausiliario e della sezione del cono di coda, mentre il velivolo stava volando ad una quota di 25 mila piedi». La depressurizzazione e la perdita del cono di coda «determinarono una riduzione della controllabilità dell'aereo ed influenzarono il funzionamento dei motori del DC9». Un bollettino di servizio reso noto dalla Mc Donnell Douglas dopo l'incidente, indicava che «le cricche erano da attribuirsi alla fatica dovuta ai cicli di pressurizzazione».

Il prototipo base di questo velivolo ha volato per la prima volta nel febbraio 1965. Il DC9 è un aereo di linea bi-getto, dotato di due motori *turbofan* Pratt & Whitney JT8D 7A, montati in coda. È costruito prevalentemente di metallo, con parti minori in vetroresina e plastiche. Ha una capacità di trasporto di 95 passeggeri in classe turistica, disposti in file da cinque sedili con corridoio centrale. La *toilette* è nell'estremità posteriore della cabina, davanti alla quale è situato uno dei due *galley* (l'altro è a prua) per la conservazione dei cibi e delle bevande.

L'aereo è lungo circa 32 metri, con un'apertura alare di 27, alto 8,38 metri con una superficie alare di 86,77 metri quadrati e pesa (a vuoto) 21.660 kg. Peso massimo al decollo: 41.140 kg. Velocità massima di cro-

ciera a 25.000 piedi (7.620 metri): 488 nodi (903 km ora). Velocità di salita (a peso massimo al decollo) a livello del mare: 2.750 piedi al minuto (838 metri al minuto).

L'8 luglio 1980, nel corso del dibattito al Senato sull'incidente all'I-TIGI e sulla stessa Itavia, l'allora ministro dei trasporti, Rino Formica, rispondendo ad una raffica di interrogazioni e interpellanze, spiegò che «da recenti dati pubblicati dalla Douglas, il RAI riferisce che sono in esercizio 899 velivoli del tipo DC9, 128 dei quali della serie 10». Di questi ultimi, aggiunse Formica, «sei sono in esercizio in Italia (quattro Itavia e due Alisarda). Dei velivoli del tipo DC9 attualmente in servizio, 129 hanno un numero di atterraggi compreso fra 40.000 e 50.000, 17 tra 50.000 e 60.000 e sette con oltre 60.000 atterraggi. Il numero medio di atterraggi della flotta italiana è intorno ai 30.000».

4. *Turbolenza e jetstream in quota?*

Fino a quel momento, quindi (sulla verticale di Latina-Sabaudia), tutto sembrava procedere per il meglio, tranne per la questione delle radio-assistenze. Le condizioni meteorologiche erano tali da garantire il normale svolgimento del volo. Sull'Europa Centrale gravitava un'area depressionaria dalla quale aveva origine un'intensa circolazione d'aria che interessava l'Italia Centrale, da Ovest verso Est-Nord-Est.

Sulla scorta di questi dati - il 27 giugno 1980 - il Centro Meteo di Roma diramò il seguente bollettino meteo-significativo (SIGMET), valido dalle ore 14 alle 20: «Severa turbolenza in aria chiara sulla FIR [*Flight Information Region*] di Roma tra i livelli 140 e 420»: cioè intorno agli 8.000 metri. Inoltre, come annotano i pubblici ministeri Giovanni Salvi, Settembrino Nebbioso e Vincenzo Roselli nel volume primo delle requisitorie (depositate il 31 luglio 1998), alla quota del volo del DC9 vi era, poi, nella zona dell'incidente, vento con direzione 260° (Ovest-Est) e con velocità di 100 nodi (oltre 184 chilometri l'ora).

Tuttavia, stando alle valutazioni espresse dalla Commissione tecnico-formale del Ministero dei trasporti, presieduta dall'ingegner Carlo Luzzatti, nella relazione preliminare del 31 luglio 1980, la previsione di turbolenza in aria serena, segnalata dal SIGMET, non è risultata reale: «Come dimostrano le dichiarazioni del comandante Palagi, che aveva effettuato la stessa rotta in senso inverso con il volo IH-881 Palermo-Bologna, con transito sulla zona dell'incidente alle ore 16 GMT [cioè alle 18 ora locale, *nda*] circa, e gli sviluppi dei registratori di volo (Aids) degli aeromobili Alitalia che hanno effettuato il servizio lungo la zona in tempi compresi tra le 15 e le 21 GMT [cioè tra le 17 e 23 ora locale, *nda*]».

Queste sono le conclusioni espresse dalla relazione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica militare (vedi nota 1): «Nel corso della giornata velivoli delle Forze Armate hanno incontrato nell'area della Campania e del basso Tirreno severe condizioni di turbolenza, non rilevate tuttavia sulla rotta del velivolo Itavia percorsa in orario non lontano dal momento del-

l'incidente e ad analoghe quote da altri velivoli civili di linea». Su questo punto, ecco cosa annotano i pubblici ministeri: «Va però segnalato che né dalle registrazioni dei sistemi Aids degli aerei in volo, né dalle conversazioni radio terra-bordo-terra risultano segnalate turbolenze. Risolutivo è poi l'esame del FDR [*Flight Data Recorder, nda*] nel quale non risulta alcuna turbolenza e che anzi attesta che il volo si svolse regolarmente fino al momento dell'incidente».

Infine, va rilevato che la previsione del bollettino SIGMET finiva alle ore 20, mentre l'aereo sparisce dagli schermi *radar* pochi secondi prima delle 21. «Non c'erano assolutamente perturbazioni – ha concluso infine il giudice Rosario Priore –. Nel nostro caso, il velivolo si trovava in un'area praticamente calma senza nessuna traccia del verificarsi del fenomeno cosiddetto della turbolenza in aria chiara, cioè di una turbolenza improvvisa che si verifica quando le condizioni atmosferiche sono quasi perfette».

5. L'ultimo contatto radio con il controllore di volo

Dunque, il DC9 Itavia – con rotta Nord-Sud (180°) leggermente spostato verso Ovest rispetto all'aerovia Ambra 13 – alle ore 20 e 57, stava sorvolando – ad una quota di 25 mila piedi e ad una velocità di crociera tra i 542 e 479 nodi (da 827 a 876 km ora) – il tratto di basso Mar Tirreno compreso tra l'isola di Ponza e Ustica, grossomodo sulle coordinate geografiche 40° 12' Latitudine Nord – 13° 01' Longitudine Est ⁽⁴⁾.

«La sera dei fatti – afferma a verbale il controllore di volo Umberto Corvari, romano, 29 anni all'epoca del disastro – svolgevo il mio lavoro di addetto al controllo radio dei voli civili svolgentisi nell'area compresa tra circa 100 miglia a sud di Ostia, la Sicilia, Malta e Calabria. Questo settore includeva l'aerovia Ambra 13. All'epoca il controllo *radar* di Ciampino aveva una portata di circa 100 miglia a sud di Ostia. Conseguentemente, il controllo aereo oltre questa linea veniva effettuato via radio attraverso le comunicazioni TBT [Terra-Bordo-Terra], nonché dai dati rilevati dalla strumentazione di bordo e di terra (VOR, relativo all'*azimuth*, e DME, relativo alla distanza dei velivoli) [...]. Alla stregua di quanto ho detto, allorché il volo Itavia IH 870 uscì dalla copertura *radar* di Roma Ciampino, fu preso in carico da me, che provvidi a segnare sulle strisce di volo l'ora di assunzione nel carico e la posizione dell'aereo in quel momento. Immediatamente il pilota dell'aereo mi chiamò sulla frequenza radio, comunicandomi di essere a una distanza stimata, attraverso due strumenti di bordo, da Palermo di circa 115 miglia. Chiesi al pilota allora di darmi uno stimato dell'ora di arrivo a Palermo, dato che sullo stesso aeroporto era previsto l'arrivo di un aereo già in contatto con me che precedeva il DC9. Il pilota mi rispose che l'ora prevista di arrivo si aggirava intorno ai 13 minuti. Accertatomi, quindi, della tranquillizzante distanza di sicurezza tra i due aerei sotto il mio controllo e in assenza di altro traffico, chiesi al pilota di richiamarmi solo quando avesse deciso di iniziare la di-

scesa verso Palermo. La comunicazione fu chiusa dopo che gli comunicai che per il suo volo non c'erano ritardi previsti».

6. 115 miglia da Palermo?

«Trascorse così qualche minuto, credo 4 o 5 [se l'ultimo contatto era delle 20,57, secondo questa stima dovevano essere circa le 21,01, *nda*] – proseguì Corvari, rievocando gli ultimi drammatici momenti – allorché richiamai l'aereo, senza attendere il suo previsto contatto. [Gli comunicai] che quando avesse voluto avrebbe potuto iniziare la discesa senza alcuna ulteriore autorizzazione per portarsi, con le modalità da lui prescelte, fino all'altezza di 8.000 piedi, momento in cui sarebbe stato preso in carico dalla torre di controllo di Palermo, per l'avvicinamento definitivo e l'inizio delle procedure di atterraggio. Sennonché non ebbi risposta dall'aereo». Molto probabilmente, mentre Corvari comunicava via radio, il DC9 comandato da Gatti stava già precipitando in mare.

L'ultima registrazione della traccia del DC9 (con qualità di segnale 7) e relativa risposta del *transponder*, è avvenuta alle 20,58 e 47 secondi, sempre ora locale: cioè circa un minuto prima dell'ultimo punto con *transponder* registrato dal sistema civile di Roma Fiumicino. Alle 20,59 e 45 secondi, (15 secondi prima delle 21, quindi), l'I-TIGI scompare dagli schermi delle torri di controllo di Roma. L'ultimo segnale *radar* (relativo quindi all'ultimo «punto noto») – stando alle risultanze della relazione preliminare della Commissione Luzzatti del 31 luglio 1980 – corrisponderebbe alle coordinate stimate 39° 43' 30'' Latitudine Nord – 12° 55' 00'' Longitudine Est.

Rispetto alla precedente localizzazione geografica, quindi, nell'arco di due minuti e mezzo, il DC9 era sceso verso Sud di 29 miglia (grosso modo pari a 53 chilometri e 700 metri) e con uno slittamento ad Ovest di circa 6 miglia (pari a 11 chilometri e 112 metri). Tuttavia, rispetto agli stessi riferimenti orari (20,59,45), nell'ultima relazione della Commissione Stragi sul *Caso Ustica* del 22 aprile 1992, l'ultimo «punto noto» del DC9 viene identificato con le coordinate 39° 35' Nord – 13° 04' Est: con uno scarto, quindi, di 8 miglia verso Sud e ben 9 verso Est. Perché? Un dato è certo: l'aereo non poteva trovarsi in due punti diversi nello stesso momento.

Come si vedrà più avanti, questo è uno dei grandi interrogativi rimasti senza risposta. Il dottor Gianluca Salvatori, uno dei collaboratori della Commissione stragi durante la X Legislatura, in un documento del 5 dicembre 1991, rilevava che «come si può notare, l'esatta determinazione dell'area dell'incidente è un problema che, pur sollevato nei minuti immediatamente seguenti la scomparsa del DC9, non trova risposta sino al mattino successivo, allorché vengono avvistati i primi resti dell'aereo».

In 18 anni di inchiesta e indagini tecniche, nessuno è stato in grado di fornire una risposta plausibile a tutto questo. E poi: queste coordinate combaciano con la distanza stimata di 115 miglia da Palermo (alle

20,56,54: ora dell'ultima comunicazione TBT) comunicata via radio dai piloti del DC9 alla sala controllo di Ciampino? «La determinazione del punto in cui l'aereo si trovava al momento dell'incidente - osservano i pubblici ministeri - è di notevole importanza [...]. In altre parole, la determinazione della esatta localizzazione spaziale del velivolo nel momento in cui si ebbe l'ultimo ritorno *radar* con secondario (e quindi in prossimità del momento dell'incidente) e poi dei *plots* di solo primario successivi a tale momento è di notevolissima importanza, giacché la conseguente determinazione del punto dell'incidente viene assunta come punto di inizio nel calcolo delle traiettorie dei gravi in caduta libera, utilizzato per costruire un modello del moto dei frammenti».

7. Il mistero dell'ultimo punto noto

Sta di fatto, comunque, che alle 21 meno 15 secondi - proprio a metà del tratto di mare che va da Ponza ad Ustica (quindi, non a largo di quest'isola) - l'I-TIGI Itavia 870 sparisce dagli schermi *radar* del Controllo Traffico Aereo. Questo corrisponde, quasi certamente, al momento dell'esplosione. A seguito del *black out* radio, l'operatore Corvari di Ciampino tenta più d'una volta di rimettersi in contatto con i piloti del DC9: «A titolo precauzionale - aggiunge il controllore di volo - potendosi ipotizzare il caso di mancato contatto radio con un velivolo, sia per un semplice difetto nelle apparecchiature di trasmissione sia per un disastro e un dirottamento, chiesi ad altro aereo in volo da Malta verso la Sardegna di chiamare il volo 870, cosa che l'aereo mi comunicò di aver fatto senza risultato».

Ecco come viene riassunta questa delicata fase dalla Commissione Gualtieri, durante la 47^a seduta (mercoledì 14 febbraio 1990) dedicata appunto allo «stato dei lavori dell'inchiesta sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica»: «Il 27 giugno 1980, alle ore 20,59 e 45 secondi, il DC9 I-TIGI della società Itavia, in volo da Bologna a Palermo, giunto all'altezza di Ustica, scompare dagli schermi dei *radar* di Roma Ciampino e nei minuti seguenti non rispose alle chiamate di Roma Controllo, che utilizzò per questo come ponte radio anche altri aerei in volo nella zona. Alle 21,11 Roma Controllo chiese a Palermo Avvicinamento ed al centro della Difesa aerea di Marsala se avessero tuttora sotto controllo il DC9. Alle 21,21 il centro di Marsala avvertì il Centro Operazioni della Difesa aerea di Martina Franca del mancato arrivo a Palermo del DC9. Alle 21,22 il *Rescue Coordination Centre* (RCC) di Martina Franca diede avvio alle operazioni di soccorso, allertando i vari centri, sia quelli dell'Aeronautica che quelli della Marina militare e delle forze Usa».

Sempre Salvatori osserva: «I dati forniti ai mezzi impegnati nelle operazioni di soccorso risultano, nel corso delle prime ricerche, imprecisi e tra loro contraddittori. Per orientare l'intervento dei soccorritori vengono forniti tre differenti riferimenti geografici, alternativamente presentati

come ultimo punto noto del volo DC9 Itavia. Espresi in coordinate i tre punti sono:

Ambra 13 <i>alfa</i>	(40°12'N – 13° 01'E): ultimo contatto radio tra DC9 e Roma Controllo (ore 18,56)
Condor	(39° 35'N – 13° 04'E): ultima battuta <i>radar</i> del sistema del Traffico Aereo
Ambra 13 <i>bravo</i>	(39° 20'N –13°10'E): ultima battuta <i>radar</i> del sistema della Difesa Aerea.

Va osservato – conclude il consulente Salvatori – in relazione alla discordanza di riporti *radar* tra il sistema *Nadge* della Difesa Aerea e il sistema *Atcas* del Traffico Aereo (Roma-Ciampino), che sul 40° parallelo la differenza di un grado di longitudine comporta uno spostamento di circa 85 chilometri, mentre un grado di latitudine si traduce in una distanza di circa 110 chilometri». È chiaro che un errore di un primo, calcolato in più o in meno, determina errori dell'ordine di circa un miglio a quelle latitudini e longitudini.

8. Partono i soccorsi

La macchina dei soccorsi si mette in moto – stando alla ricostruzione della Commissione Gualtieri – alle 21,22, sempre ora locale. Tuttavia, secondo la Relazione Pisano, «alle 21,11 il controllore anzidetto contatta il Centro Radar di Marsala per avere eventuali notizie e, in tale quadro, pur senza avere specifica dichiarazione di allarme, si determina un progressivo e tempestivo allertamento». Alle 21,22 (ora citata dalla Gualtieri), invece, viene informato dell'evento il RCC (*Rescue Coordination Center*) di Martina Franca da parte del capo controllore del 3° SOC (*Sector Operation Center* della Difesa Aerea)⁽⁵⁾, a sua volta allertato dal controllore di volo di Marsala al quale era stato chiesto dai colleghi di Roma e Palermo se poteva contattare il DC9 Itavia.

L'allertamento del *Rescue Sub Center* (RSC)⁽⁶⁾, avviene dunque alle 21,35. Come si vede, contrariamente a quanto s'è detto da più parti, l'allarme scatta immediatamente, secondo le regolari procedure. Da quel momento, il RCC di Martina Franca dà l'allarme alle seguenti basi: (21,25) 15° Stormo Ciampino, (21,28) Marisicilia Messina, (21,49) 3° Distaccamento SAR (*Search and Rescue*) di Brindisi, (22,20) Maridipart Napoli. L'allertamento del RSC da parte dell'ACC di Roma avviene alle ore 21,35. «L'attività aerea di soccorso – precisa la Relazione Pisano – ha inizio a partire dalle ore 21,55 dello stesso giorno 27 giugno e si estrinseca in 30 missioni di volo distribuite nell'arco di tempo compreso tra le 21,55 del 27 giugno e le ore 22,55 del 30 giugno con l'impiego dei velivoli dei Reparti sottoindicati: 15° Stormo Ciampino HH3F, 3° Distaccamento SAR

Brindisi HH3F, Maristaeli Catania SH3D, 41° Stormo Catania *Breguet Atlantic*, 30° Stormo Cagliari *Breguet Atlantic*».

Vale la pena, su questo punto, richiamare la testimonianza di Pietro Marzulli, maresciallo dell'Aeronautica Militare, la sera della sciagura di turno presso il RCC di Martina Franca: «Ricevuta la notizia, ci mettemmo in contatto con i reparti di soccorso di Brindisi e Ciampino. Ricordo che quando ci mettemmo in contatto con il RSC di Ciampino, apprendemmo che lo stesso aveva già iniziato la predisposizione dell'intervento sulla base di notizie avute direttamente dal controllo *radar* di Ciampino (Roma *radar*). Di conseguenza, chiedemmo l'intervento dei mezzi della Marina Militare, indicando loro il presumibile punto di caduta che noi avevamo presunto in base ai dati in nostro possesso».

9. Ritardi o dati radar sballati?

Ebbene, sulla questione dei soccorsi, è utile riportare le valutazioni contenute nella Relazione Pratis ⁽⁷⁾: «È stato rimproverato un ritardato intervento dei mezzi aerei e navali nelle operazioni di ricerca e soccorso, lamentando che una maggiore tempestività avrebbe consentito di salvare forse qualche eventuale superstite.

La Commissione ha esaminato la documentazione relativa alle prime azioni compiute dopo la cessazione delle risposte dal *radar* secondario SSR del DC9. Superando la normale successione delle diverse fasi di allertamento previste dalle norme del Servizio Soccorso Aereo, nel caso del volo IH 870 si è verificato un progressivo rapido allertamento degli enti del traffico aereo della Difesa Aerea e del Soccorso Aereo, con il trascorrere dei minuti senza che si avessero risposte radio dal DC9. Alle 19,04 Z (GMT) il DC9 non risponde alle chiamate di Roma Controllo che ripete le chiamate anche attraverso il ponte radio di altri velivoli in volo».

Qui viene il punto centrale: «Le ricerche e i soccorsi hanno avuto le oggettive difficoltà derivanti dalla incertezza del punto dell'incidente, dalla lontananza dell'area delle ricerche dalla località di partenza dei mezzi aerei e navali, dall'oscurità delle ore notturne che, tra l'altro, consentì di impiegare solo un limitato numero di velivoli per non correre il rischio di collisioni». In sostanza, i mezzi di soccorso furono inviati in un'area del medio basso Tirreno dove poteva – stando alle ultime battute *radar*, alla velocità e alla rotta dell'aereo, messa in relazione infine con le condizioni atmosferiche – essere calcolato il punto d'impatto sul mare. La zona perlustrata, secondo questi calcoli, era sostanzialmente esatta. Fino alle 22 (ora del decollo da Ciampino del primo elicottero HH3F di soccorso), tutto andò per il meglio, nonostante fosse venerdì sera e negli ambienti militari era tempo di permessi e licenze.

Con quelle informazioni, non si sarebbe potuto fare di meglio. Tuttavia, nelle dieci ore successive in quel settore non si trovò nulla. E non solo per colpa del buio. In realtà, i ritardi – come vedremo – non furono causati da negligenze, omissioni o disfunzioni dell'apparato del soccorso

aereo, ma da una serie di incongruenze derivanti dalle coordinate dei tracciati *radar*. Uno dei misteri centrali della saga del DC9 Itavia concerne proprio questa mole di dati e prove spesso contraddittori. Saranno proprio le posizioni relative ai primi recuperi dei cadaveri dei passeggeri e dei resti del volo IH 870 a sollevare i primi grandi interrogativi.

Sempre il dottor Salvatori rileva: «In concreto, poiché i resti affioranti dell'aereo sono stati rinvenuti in posizione 39° 49'N - 12° 55'E, l'ultima battuta registrata dal sistema militare risulta distante circa 60 km in direzione Sud-Est dal punto del probabile impatto, mentre l'ultima battuta del sistema civile risulta distante circa 30 km in direzione Sud-Est dal punto di impatto». Che vuol dire tutto questo? Semplice: che dieci ore dopo il disastro i resti dell'aereo e i corpi dei passeggeri verranno avvistati in una zona più a Nord e più ad Ovest rispetto all'ultima battuta dei *radar* che dava il DC9 ancora integro. E questo, ovviamente, entra in conflitto con le leggi della fisica. Quindi c'è qualcosa che non quadra ⁽⁸⁾.

«Da questo conflitto di interpretazioni deriva – conclude Salvatori – l'iniziale incertezza in merito alle coordinate da fornire ai mezzi di soccorso. Di qui la decisione, nel corso della notte, di dirigere le operazioni sulla base dei dati forniti da Roma-Controllo, rinunciando di fatto a risolvere il contrasto emerso nei dati del sistema *radar* militare».

10. I primi recuperi

Alle 7 e 02 minuti del 28 giugno, un elicottero (sigla ISSHL) della Marina Militare, decollato da Catania alle 3 e 27, in volo controvento in direzione Nord-Ovest, avvista – in posizione 39° 49'N 12° 55'E – «in fase di rientro per termine autonomia» una macchia sulla superficie del mare «di colore e odore caratteristici carburante avio». Seguendo la scia, durante la ricognizione venivano avvistati anche dei «materiali vari» che «ancora sotto la superficie del mare» stavano affiorando.

Segnalato il punto e comunicate le coordinate agli altri mezzi impegnati nei soccorsi e alle basi a terra, l'elicottero fece rientro verso Trapani dove atterrò alle 8 e 19. Alle 7 e 18 (un quarto d'ora dopo i primi avvistamenti) l'aereo antisommersibile *Breguet Atlantique* della Marina Militare, comandato dal tenente di vascello pilota Sergio Bonifacio ⁽⁹⁾ e appartenente al 30° Stormo e decollato da Elmas alle 3 e 10, riceve il messaggio da parte dell'elicottero (secondo il maresciallo Enzo Masella dell'Aeronautica Militare, marconista a bordo del *Breguet Atlantique*, l'elicottero era un HH3F del 31° Stormo di Ciampino, «sigla ISS-QA: India, Sierra, Sierra, Quebec, Alfa»), e alle 7,28 arriva sulla zona marcata da un fumogeno. Nella successiva ora e mezza, salirono in superficie soltanto piccoli resti dell'aereo (sedili, cuscini, salvagenti e altri oggetti delle dimensioni o simili ad una valigia).

Verso le 9 – dodici ore dopo il disastro – iniziano ad emergere dalla macchia oleosa i primi corpi. L'affioramento dei cadaveri ⁽¹⁰⁾ durò circa un'ora e mezza. Il fenomeno – tenuto costantemente sotto controllo dall'e-

quipaggio del *Breguet Atlantique* – terminò poco prima delle 11. Sul posto, intanto, erano state dirottate le unità navali della Marina Militare e della Marina Mercantile ⁽¹¹⁾.

Scrivendo il comandante dell'incrociatore Andrea Doria Aldo Gallo sul rapporto di operazione del 5 luglio 1980: «La ricerca e l'avvistamento ed il recupero delle salme e dei relitti sono state facilitate dalle condizioni meteo mantenutesi sempre ottime [dalle 2 alle 12 del 28 giugno, mare forza 2, direzione 350°, vento 10 nodi direzione 350° – dalle 12 alle 24, mare forza 1 direzione 270° – vento 6 nodi direzione 270°]. I mezzi aerei si sono confermati elemento fondamentale per questo tipo di operazione: *Atlantic Breguet*, HH3F ed SH3D per ricerche più a vasto raggio, AB212 imbarcati per ricerche a breve raggio e per marcamento di ogni avvistamento».

In tutto vennero ripescati: 38 cadaveri e dei resti umani, una bambola, valigie, borse, oggetti personali (come indumenti, portafogli e un orologio con le lancette ferme sulle nove) e poi cuscini, salvagenti, qualche battellino gonfiabile (sgonfio), un canotto (sgonfio), sedili, pezzi del rivestimento interno dell'aereo, un pezzo di *flap* destro, un pezzo lato fusoliera, un alettone e altri piccoli relitti.

È utile ricordare che in tutta la zona – in quel periodo – era presente un flusso d'acqua (corrente marina di superficie) che si dirigeva per 125° «fino a lambire – annotava l'Istituto Idrografico della Marina Militare in una nota del 15 luglio 1980 – le coste settentrionali della Sicilia, per poi risalire verso NNW (Nord-Nord-Ovest), parallelamente alle coste calabre, venendo così a descrivere un movimento ciclonico, interessante tutta la parte inferiore (compresa l'isola di Ustica) dell'area in esame». La velocità di questa corrente venne stimata in $0,5 \pm 0,8$ nodi l'ora.

a) Alle 9,10 del 28 giugno, il traghetto Carducci della Tirrenia con 700 passeggeri a bordo, partito da Napoli (avvertito della sciagura alle 22,45 della sera precedente mentre era a largo di Capri e dirottato sulla zona delle ricerche sul punto Lat. 40° 00'N – Long. 13° 20'E, aggiornato poi in 39° 35'N – 13° 04'E e 39° 10'N – 13° 20'E, fino all'ultimo punto segnalato alle 7,15 in 39° 49'N – 12° 55'E a seguito dell'avvistamento della chiazza di cherosene) e diretto a Palermo, avvista «relitto conico grigio» a base frastagliata in posizione 39° 31'N – 13° 15' 5''E. «Non avendo possibilità di issarlo a bordo – annotava sul giornale nautico il capitano Agnello Iaccarino – si comunica alla nave Bannock ⁽¹²⁾ di dirigere per detto punto a recuperare il relitto». La Bannock infatti recupererà il cono di coda del DC9 e alle 13,02, ottenuta «libertà di manovra», partirà per Napoli dove porterà il pezzo.

b) Alle 13,48, dopo aver ricevuto l'autorizzazione da parte del Doria a lasciare la zona e riprendere la rotta per Palermo, la Carducci avvista – sul punto stimato 39° 04'N – 13° 10'E – un «relitto di circa sei metri longilineo di colore bianco e con estremità triangolare rossa semi sommersa». Poteva essere un pezzo dell'impennaggio di coda o di un'ala? Alle 15,45,

«se ne perdono le tracce e si presume sia affondato». Di questo pezzo non se ne saprà mai più nulla. La Carducci, lasciata la zona, attraccherà al porto di Palermo alle 18,50.

c) Alle operazioni di recupero delle salme e dei relitti partecipa anche la nave *Buccaneer* (arrivata sul punto indicato dal *Breguet Atlantique* verso le ore 10 e rimasta in zona fino alle 19,45 del 29 giugno 1980) della *Subsea Oil Service* con sede a Milano: una delle quattro ditte specializzate contattate dalla Commissione tecnico-formale Luzzatti del Ministero dei trasporti per l'elaborazione di uno studio di fattibilità per la localizzazione ed il recupero dei resti del DC9 Itavia e indicate - nel novembre 1981 - al magistrato romano Giorgio Santacroce, incaricato di indagare sulla sciagura aerea del 27 giugno 1980. La *Buccaneer*, fra l'altro, ripescò un pezzo di fusoliera di 2 metri e 70 per un metro e 70, con portellino 22 per 16 «che dà accesso dall'esterno alla pompa a mano», un altro pezzo di fiancata e una cassetta con la scritta *Booster Explosive*.

Francesco Matteucci, direttore tecnico della società *Tecnospamec* di Genova che partecipò, su incarico del collegio peritale nominato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli per localizzare ed identificare i resti del DC9, interrogato dalla Commissione stragi il 1° agosto 1991, ha così spiegato questo passaggio: «In effetti la *Tecnospamec* nel 1985 fece uno studio di fattibilità sulla base di un certo criterio. Intanto occorre precisare che la società era formata da persone che avevano esperienza nell'*off shore* internazionale e quindi esisteva la possibilità di avere contatti all'estero e di poter chiedere, di conseguenza, quali fossero le società che potevano operare per il recupero del DC9.

Si arrivò alla conclusione che esistevano due società in particolare che avrebbero potuto portare in qualche modo a termine questo compito. Furono anche chieste delle opinioni e delle notizie sulle possibilità di intervento di società italiane (*Saipem* e *Subsea Oil Service*, che era una delle più grandi società italiane a quel tempo), ma queste società non avevano né l'esperienza né i mezzi per poter intervenire a quelle profondità. Più esattamente io ero direttore operativo della *Subsea Oil Service* in quel periodo e ricordo che venne avanzata una tale richiesta anche a noi [vedi nota 11, *nda*], ma non avevamo i mezzi sebbene avessimo dei sottomarini che, tuttavia, avevano delle possibilità di impiego molto più limitato di quanto era richiesto per il recupero del velivolo. Dopo una certa ricerca vennero messe a fuoco l'*Ifremer* francese e il *Woods Institute of Massachusetts*, una società americana, più o meno in grado di rendere questo servizio».

Poco dopo, Matteucci precisò meglio: «Vorrei sottolineare che in quel periodo esisteva la tendenza, o meglio il desiderio, se possibile, di "fare in casa" questo lavoro: posso dirlo perché all'epoca ero direttore operativo della *Subsea Oil Service*. Cercammo di capire in che modo fosse possibile operare per svolgere quanto veniva richiesto, ma apparve un'impresa assai ardua. Quando venimmo interpellati [dalla Commissione Luzzatti nel 1981, su incarico del pubblico ministero Giorgio Santacroce, *nda*]

risponderemo che c'era un mezzo, il *Buccaneer*, che era intervenuto anche subito dopo la tragedia nelle operazioni di ricerca, ma che avremmo dovuto parlarne e pensarci. In ogni caso risultò chiaro che in casa non avevamo i mezzi per procedere a questa operazione. Ai tempi, chi aveva i mezzi e la tecnologia adatti erano soltanto le due società che sono state indicate».

11. *Le prime ipotesi*

Questa è la testimonianza del colonnello dell'Aeronautica Guglielmo Lippolis in Commissione stragi, all'epoca in servizio presso il 3° ROC di Martina Franca, come direttore del Centro Soccorso Aereo: «Ho fatto parte del soccorso aereo per circa 22 anni, partecipando nelle attività successive a tutti i terremoti italiani, a tutte le alluvioni, a tutte le disgrazie e gli incidenti aerei occorsi nell'ambito della mia giurisdizione. L'organizzazione (del Centro Soccorso di Martina Franca) è strutturata in cinque agenzie, una delle quali è il Centro di Coordinamento Soccorso, che si occupa del soccorso aereo nel caso di pubbliche calamità in una zona che va da Ancona sulla dorsale appenninica fino a Civitavecchia, comprendendo così la Sicilia e la Sardegna. Ecco perché la tragedia di Ustica ricadeva nell'ambito delle mie competenze. Il compito ufficiale del servizio è inizialmente quello di prendere, in base a determinati schemi, tutti i dati necessari per l'individuazione dell'effettiva caduta, delle cause e del luogo di caduta dell'aereo. Prima di tutto si accerta se l'aereo è caduto. Una volta accertato questo si seguono determinate procedure. Arrivato lì (alla base) e resomi conto che un aereo come quello non poteva certamente essersi fermato da qualche parte, abbiamo immediatamente organizzato i soccorsi secondo determinate procedure. Per questo motivo, durante la notte, alle prime luci dell'alba partirono degli elicotteri verso Nord ed in discesa sulla rotta del velivolo ed il punto di caduta fu trovato ragionevolmente molto presto, alle 7 della mattina».

Quelli che seguono sono alcuni brani decisivi dell'audizione del colonnello Lippolis: proprio da questa testimonianza emergono i primi elementi, raccolti a caldo, sull'ipotetica meccanica del disastro.

a) *Tracce di esplosione interna*

«[Fu] uno degli elicotteri che saliva da Sud verso Nord che localizzò una macchia oleosa. Io diedi l'ordine di fermarsi sul posto e di non muoversi. Dopo circa 20 minuti o un quarto d'ora che ancora non succedeva niente l'elicottero mi avvertì di avere scarsità di carburante. Allora feci deviare sul posto un altro elicottero che stava venendo da Ciampino e 40 o 50 minuti dopo affiorò non ricordo se la bambola, il cuscino o la valigia, credo il cuscino, e allora feci dirottare i mezzi navali sull'area [...]. Quando abbiamo cominciato a recuperare i primi pezzi significativi dell'aeroplano – prosegue Lippolis – e i cadaveri è risultato che alcuni se-

dili erano integri (c'era un numero sullo schienale) mentre altri erano bruciacchiati ed altri ancora avevano persino dei brandelli di carne ancora attaccati. Dei cadaveri che affioravano alcuni erano integri, mentre altri erano a pezzi. Nell'ambito del soccorso (ma d'altra parte, cioè come pilota) moltissime volte ho fatto recuperi di cadaveri in queste condizioni, non ultimo l'episodio di una motovedetta maltese alla quale è scoppiato a bordo un carico di fuochi artificiali. Per questo sono purtroppo abituato a trovarmi in queste condizioni. Quando cominciarono ad affiorare i sedili, ci chiedemmo perché essi fossero in quelle condizioni. Non è compito nostro, ma siccome sono ufficiale della sicurezza del volo e nell'intento di avere un ragguaglio maggiore chiamammo la compagnia Itavia e ci facemmo dare lo schema dei sedili. La compagnia fu chiamata anche per chiedere se fosse stato perso il conetto di coda e se questo potesse significare qualcosa, nonché per conoscere i dati relativi al velivolo. La compagnia ci fornì i dati di posizione dei sedili sull'aereo. Da ciò ci facemmo l'idea di dove fosse avvenuto lo scoppio (l'unica cosa di cui potesse trattarsi): dal numero dei sedili più malridotti (che avevano, ripeto, ancora attaccati "brandelli di pelle", come disse il pilota che raccolse i sedili e come è riportato nel quaderno) si poteva stabilire che il punto in cui era esplosa la bomba fosse presso il secondo sedile dopo la porta d'ingresso, sul lato destro».

b) Perché una bomba

«Lei mi chiede [rispondendo ad uno dei commissari, *nda*] "perché una bomba? Perché non un'altra cosa?". In realtà non sono competente in fatto di missili, ma so che in genere i missili che esplodono al di fuori dell'aereo lo fanno con il meccanismo della spoletta di prossimità. C'è quindi una deflagrazione e la diffusione a ventaglio di una serie di schegge al di fuori dell'aereo: l'aereo va in pezzi (anche se non un velivolo come quello dell'Itavia). Questo avviene quando si tratta di far fuori un aereo da attacco nemico. Se così fosse stato, avremmo trovato cadaveri con un sacco di pezzi di ferro, di lamiera, ma non dei cadaveri esplosi. Non cadaveri a pezzi, cosa che invece avviene nel caso di esplosione di una bomba. I pezzi di carne sul sedile ci sono soltanto se esplose qualcosa».

c) Il giallo di quel verbale mai trovato

Luigi Cipriani: «Se fosse esplosa una bomba all'interno, come si sarebbe comportato?». Lippolis: «Dipende dalla potenza dell'ordigno, cosa di cui non sono a conoscenza. Ma una parte dell'aereo ha galleggiato per molto tempo – forse si trattava di un'ala – sotto la prua di una nave mercantile, credo che fosse quella nave deviata da Napoli a Cagliari [la Carducci, *nda*]. Ci sono anche delle riprese televisive di questo lungo pezzo galleggiante e, in questo caso, ci sarebbe da domandarsi il perché

non è stato recuperato. Inoltre, il fatto che molti cadaveri sono arrivati integri presuppone che almeno una parte lontana dal punto di deflagrazione sia rimasta integra e questi cadaveri siano arrivati a mare integri. Inoltre il perito settore di Palermo mi disse che alcuni passeggeri erano morti per squasso, cioè per l'urto contro la superficie del mare [...]. Anche se l'aereo fosse caduto e si fosse schiantato contro una montagna, non si sarebbero trovati dei brandelli in quel modo contro un sedile e poi via via pezzi di cadavere in quella maniera».

Il colonnello Lippolis, in sede di audizione formale, ha più volte affermato di aver comunicato queste valutazioni al magistrato di Palermo e che, per questo motivo, le sue dichiarazioni vennero messe a verbale. Il sostituto Aldo Guarino, invece, pur confermando di aver convocato Guglielmo Lippolis come responsabile del soccorso aereo, ha smentito di aver verbalizzato l'incontro con questo ufficiale del 3° ROC di Martina Franca: «Lo convocai evidentemente per sapere cosa avevano fatto. Comunque, non ho alcun ricordo del mio colloquio con il colonnello Lippolis. In ogni caso, deve esservi senz'altro un verbale dove risulta se ha avanzato ipotesi o no. Ma ammesso e non concesso che ciò sia accaduto, niente di più facile che il suo dire sia stato interpretato nel senso di una opinione come tante altre».

Sta di fatto che il verbale di quell'incontro non è mai stato ritrovato, come ha confermato lo stesso pubblico ministero di Roma, Giorgio Santacroce, che ereditò l'inchiesta dalla Procura di Palermo: «No. La deposizione del colonnello Lippolis non l'ho mai vista, non l'ho mai trovata agli atti. Però, c'è anche un altro dato. Non ho mai trovato agli atti neppure il verbale della deposizione dei coniugi Marfisi che per primi parlarono dell'uomo claudicante che all'aeroporto di Bologna cercò di consegnare loro un misterioso pacchetto, che non si sa se sia stato consegnato. La stranezza è che il colonnello Lippolis ha detto di essere stato ascoltato dal dottor Guarino. Naturalmente sono andato a controllare il fascicolo, ma non ho trovato questo verbale». Guglielmo Lippolis - stando a quanto risulta agli atti dell'inchiesta - è stato formalmente convocato dal dottor Aldo Guarino della Procura di Palermo il 6 ottobre 1980.

Ecco cosa recitava il testo della convocazione: «La signoria vostra est invitata comparire davanti al sostituto procuratore della Repubblica di Palermo, Guarino, il giorno 6 ottobre ore 10, ufficio sito in Palermo, palazzo di giustizia presso piazza Vittorio Emanuele Orlando, piano 2°, stanza n° 45, per essere intesa in merito situazione ritrovamento disastro aereo Itavia 27 giugno».

d) Cedimento strutturale?

Secondo le prime valutazioni espresse dal colonnello Guglielmo Lippolis, sulla base di quello che via via veniva ripescato e portato a terra, venne scartata anche l'ipotesi del cedimento strutturale: «[Si parlò di cedimento strutturale], ma anche questo è escluso. Infatti, la compagnia

(cioè l'Itavia) ci mandò i dati dell'ultima revisione e da essi risultò che questo aereo era stato completamente revisionato e che perfino la pannelatura fono-assorbente ed isolante era stata sostituita. Questo aereo apparteneva ad una compagnia che trasportava pesce fresco dall'Alaska all'America, per essere poi successivamente conservato. Quando venne comprato, puzzava talmente di pesce che venne completamente smantellato e revisionato a zero. Pertanto il cedimento strutturale dell'aeroplano venne accantonato».

Tuttavia, questa ipotesi – alimentata e sostenuta da una serie di dati discordanti sulle reali condizioni dell'aereo – venne coltivata fin dall'inizio dal magistrato che per primo indagò sulla sciagura, il sostituto procuratore di Palermo Aldo Guarino: «Non ricordo esattamente in che giorno, ma fui molto presto avvicinato dal dottor Carlo Luzzatti, che era stato nominato presidente della commissione d'inchiesta ministeriale. Non so se parlando con lui o con qualcun altro – direi una sciocchezza se identificassi il mio interlocutore – si accennò, come prima ipotesi sulle cause del disastro, ad una avaria dell'aereo: si fece l'ipotesi del cedimento strutturale. Come penso risulti anche dai fascicoli, qualche giorno dopo (probabilmente nei primi giorni di luglio dato che nei giorni 29 e 30 giugno ero rimasto all'aeroporto) disposi il sequestro di quella sorta di diario di bordo dei *check up* a cui ogni aereo viene sottoposto nel corso della sua vita. Scopersi infatti in quei giorni l'esistenza di questo documento (QTB: quaderno tecnico di bordo) nel quale vengono segnalate tutte le riparazioni cui un aereo viene sottoposto. Presi questo provvedimento – ha spiegato il dottor Guarino in Commissione stragi – anche perché insospetito dal fatto che il DC9 era partito da Bologna con due ore di ritardo: inizialmente si pensò che tale ritardo fosse dovuto ad un guasto ed alla sua riparazione. Pertanto disposi il sequestro di questa cartella sanitaria, così possiamo definirla, dell'aereo [...]. Mi rendo conto che oggi sembra assurdo, ma in un primo momento non ci fu dubbio, tant'è vero che – oggi non ha più importanza – sequestrai quei diari di manutenzione dell'aereo. Eravamo convinti che il velivolo fosse vecchio e che avesse ceduto».

Alla fine esprime un'opinione illuminante sull'esplosione interna: «Al cittadino comune poteva benissimo venire in mente l'idea di una bomba o dell'attentato. Io devo fare una precisazione di carattere antropologico: sono siciliano, nato e vissuto a Palermo e sono rimasto in quella città fino al 1983. La nostra esperienza a Palermo, come cittadino e come magistrato, non è né di terroristi né di attentati. Noi abbiamo una esperienza completamente diversa, che è notoria e non è il caso di parlarne. Ecco perché non ho assolutamente pensato, come prima cosa, all'attentato o alla bomba. Come prima cosa abbiamo pensato soltanto al guasto dell'aereo, all'aereo che si rompe».

Come si vede, anche se fin dai primi momenti iniziano ad emergere una serie di solidi indizi a sostegno dell'esplosione interna, la Procura di Palermo ritiene più opportuno battere la pista del cedimento strutturale: ipotesi legittima sul piano tecnico, ma piuttosto debole nel momento in

cui – diciassette ore e mezza dopo la sciagura – un’anonima voce maschile fece criptiche allusioni ad un attentato dinamitardo.

e) Il rapporto della DIGOS di Bologna

Nei primi giorni del luglio 1980, la DIGOS di Bologna – anche in seguito alla diffusione della falsa notizia relativa alla presenza a bordo del DC9 di Marco Affatigato – inviava alla Procura della Repubblica di Bologna un rapporto di tre pagine nel quale, fra l’altro, si riferiva: «1) non risulta che l’aeromobile abbia effettuato, all’atto dello scalo all’aeroporto G. Marconi, alcun rifornimento di carburante, avendo il pilota ritenuto sufficienti le scorte già immagazzinate; 2) si può escludere altresì, sulla base di un primo esame del piano di carico, che il velivolo registrasse eccedenze di carico a quelle specificamente previste; 3) all’atto dei controlli di rito, non si sono rilevate discrepanze fra il numero dei passeggeri imbarcati e l’attribuzione dei bagagli a mano, né anomalie come si evince altresì dalla relazione di servizio delle guardie addette ai controlli passeggeri; 4) per quanto concerne la notizia diffusasi circa la presenza del noto estremista di destra Marco Affatigato fra i passeggeri dell’aereo, si precisa che è priva di fondamento, essendo stata verificata la sua presenza all’estero da parte degli uffici competenti».

12. *Il depistaggio su Marco Affatigato*

Mentre proseguono le operazioni di recupero nel medio e basso Tirreno e all’aeroporto Boccadifalco di Palermo vengono ammassati le salme e i primi relitti del DC9, alle 14,10 di sabato 28 giugno 1980 Gabriella Evangelista, centralinista del quotidiano «*Corriere della Sera*», riceve una telefonata. Una voce anonima, molto calma, di un giovane con un vago accento settentrionale, pronuncia le seguenti parole: «Ha una penna a portata di mano? Scriva!: Qui i NAR – Informiamo che nell’aereo caduto sulla rotta Bologna-Palermo si trovava un nostro camerata Marco Affatigato. Era sotto falso nome. Doveva compiere un’azione a Palermo. Per riconoscerlo aveva al polso un *Baume-Mercier*. Interrompiamo la comunicazione. Grazie!».

Il giorno seguente – verso le 15 – la madre di Affatigato, Enrica Giorgetto⁽¹³⁾, si reca alla Questura di Lucca per informare la polizia che il figlio è vivo e vegeto: la donna disse di aver parlato con lui al telefono verso le 14 di quel giorno e che – in quel momento – si trovava fuori Italia. La smentita a quell’oscura rivendicazione servì, comunque, per dimostrare l’esistenza di un marchingegno diabolico pronto ad entrare in azione in ogni momento, pur di creare confusione e intossicare opinione pubblica e magistrati.

È chiaro che, mentre in Aeronautica Militare – anche per bocca del colonnello Gueglielmo Lippolis – prende corpo l’ipotesi di un’esplosione

interna quale causa della perdita del DC9, qualcun altro è già pronto ad inserirsi nella vicenda per condizionare e avvelenare il lavoro dei tecnici e dei magistrati. Chi aveva interesse a creare – da subito – uno stato di complessivi disordine e confusione?

Il 2 luglio 1980, il SISMI – in un appunto prodotto dal Raggruppamento Centri CS di Roma comandato dal colonnello Demetrio Cogliandro – rilevava che «negli ambienti delle Partecipazioni statali» si era appreso che «sarebbe stato un giornalista dell'entourage di Bisaglia [Cfr. nota n° 2 Capitolo IV] a inventare la notizia dell'attentato con una bomba che recava con sé un terrorista di destra». Sempre secondo il servizio di sicurezza militare, questo giornalista «si consultò anche con qualcuno del Ministero dell'interno o della Questura (la fonte non è in grado di essere più precisa su questo punto) per sapere chi poteva essere il terrorista di destra più adattabile al caso. Venne fuori il nome di un giovane "uccel di bosco" da vari mesi». Affatigato, appunto.

«Non si voleva parlare di Brigate Rosse – aggiunge la nota – perché si temeva subito una smentita su una notizia precisa e quindi si scelse una notizia con riferimento generico, anche se riferita a persona esistente». Come si vede, il meccanismo depistante è più che rodato. «Il colore di destra – conclude l'appunto del SISMI – si fece osservare mentre si creava il *canard* giornalistico, garantiva l'immediata divulgazione da parte della stampa e della radio e TV di Stato della notizia. Legati all'Itavia – si afferma in ambienti del PSI e in piazza Sturzo – ci sono i nomi di Bisaglia e anche di Bubbico. Inoltre, altri personaggi DC e qualche socialista hanno interessi nella compagnia aerea».

Va ricordato che questa nota del servizio segreto militare seguì di un giorno un servizio giornalistico diffuso dalla emittente privata radiotelevisiva Teleitalia in cui si parlò sia delle anomalie tecniche registrate in volo e annotate sul giornale di bordo del DC9, sia degli «interessi finanziari» del cementiere bergamasco Carlo Pesenti, del Vaticano, nonché di uomini politici democristiani e socialisti nell'Itavia. Per l'ex ministro dei trasporti, Rino Formica, subito dopo l'incidente le idee erano abbastanza confuse, «il 29 giugno 1980, infatti, sotto il pieno controllo della P2, il "Corriere della Sera" titolava "Il tragico giallo del DC9 precipitato – L'unica ipotesi per ora è l'esplosione"».

13. L'Itavia

La compagnia aerea proprietaria del DC9 I-TIGI precipitato la sera del 27 giugno 1980 viene costituita nel 1958 con un capitale sociale di 3 miliardi di lire dalla famiglia dei principi Caracciolo con il reimpiego di alcuni Dakota americani da guerra e riadattati ad aerei civili. A partire dal 1965, a capo dell'operazione figura l'avvocato Aldo Davanzali, nato a Sirolo (Ancona) il 26 gennaio 1923, che riunirà le cariche di presidente e amministratore delegato della società. Gli azionisti erano tutti privati. Fra i nomi che circolarono per anni, come azionista occulto dell'Itavia, c'era

quello di Carlo Pesenti, l'industriale bergamasco titolare dell'Italcementi, società nella quale figurava, come azionista, lo IOR (Istituto Opere di Religione): la banca del Vaticano.

Nel 1972, come sede legale venne scelta Catanzaro (gli uffici erano in via Settembrini 8) per poter rientrare nel circuito degli sgravi fiscali e delle agevolazioni previste dall'istituto Cassa per il Mezzogiorno a favore delle aziende operanti nel Meridione. Come sede amministrativa e direzione generale venne scelta Roma (gli uffici erano in via Sicilia 43). Sotto il nome Itavia figuravano anche altre società: Itavia Cargo srl, Sadar Incop spa, Sinim srl, Costa Tiziana spa, Viaggi nel Sole srl e Thalassa South srl. Il Gruppo Itavia, insomma, poteva contare non solo sulle linee aeree, ma anche su una serie di attività imprenditoriali - localizzate per lo più sulla costa calabrese - nei settori immobiliare e turistico.

La situazione soci - dal 9 febbraio 1978 - è così articolata: Aldo Davanzali (titolare di una quota di capitale pari a 572.576.000 lire), Compagnia Fiduciaria Nazionale spa (455.884.000), Gestione Finanziaria & Azionaria ss (165.000.000), Investimenti & Partecipazioni Differenziate spa (165.000.000), Nora Finanziaria di Partecipazione srl (91.248.000), Nada Finanziaria di Partecipazione spa (91.142.000), Aquila Finanziaria di Partecipazione spa (99.950.000), Biblos Finanziaria di Partecipazione spa (91.200.000), Servizio Italia Società Fiduciaria per azioni (1.755.812.000), Giuseppe Pacchioni (9.129.000), Riis Einar (59.000), Riis & Company srl (3.000.000).

In verità, dietro i nomi delle fiduciarie Nora, Nada, Aquila, Biblos e Servizio Italia (del Gruppo BNL) c'era il gruppo immobiliare dell'ingegner Giorgio Tudini, costruttore romano. Nel giugno del 1980, questo è l'organigramma dell'azienda: Giancarlo Gubbiotti (direttore generale), dottor Guido Gallozzi (direttore tecnico), comandante Adriano Chiappelli (direttore operativo), dottor Paolo Torrani (direttore *marketing*), dottor Piero Traballes (direttore del personale), dottor Edoardo Ghidini (direttore finanziario), ragionier Filippo Neri (direttore amministrativo).

Dall'anno della sua costituzione, l'Itavia subisce quattro incidenti di volo gravi: 14 ottobre 1960, un aereo De Havilland cade nei pressi dell'isola d'Elba (15 morti) - 30 marzo 1963, un DC3 precipita nei pressi di Sora nel basso Lazio (sette morti) - 1° gennaio 1974, un Fokker 28 precipita in fase di atterraggio a Torino (38 morti) - e infine il 27 giugno 1980 il DC9 I-TIGI precipita tra le isole di Ponza e Ustica (81 morti).

Il settimanale «L'Europeo» - del 5 luglio 1980 - scriveva: «Ogni volta, tranne forse per l'incidente di Torino nel '74, tra le cause dei disastri è stata sempre ipotizzata la scarsa o non completa manutenzione degli aerei dovuta a una gestione certamente non brillante e a difficoltà finanziarie». «L'Espresso» del 22 marzo 1981 sottolineava che «l'Itavia, al 31 dicembre 1979, aveva già accumulato debiti per 41 miliardi di lire». Sempre secondo il settimanale di via Po a Roma, nel *carnet* di Aldo Davanzali «non vi sono solo le vecchie e chiacchierate amicizie come quelle del suo conterraneo Arnaldo Forlani, del cementiere Pesenti o di alti prelati. Sfolgiando a caso la sua corrispondenza si scopre infatti che Davanzali può

contare su un vastissimo giro di conoscenze ad alto livello: Giulio Andreotti, Emilio Colombo, Luigi Preti, Antonio Bisaglia, Carlo Donat Cattin, Benigno Zaccagnini, Oddo Biasini, Oscar Luigi Scalfaro, Angiolo Berti, giornalista faccendiere socialdemocratico, implicato nello scandalo dei falsi danni di guerra».

In una missiva del 18 settembre 1975, indirizzata da Gabriele Pescatore, presidente della Cassa per il Mezzogiorno, a Gilberto Bernabei, capo di Gabinetto del Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, si legge: «Caro Gilberto, in relazione alle tue premure, sono lieto di comunicarti che il consiglio di amministrazione ha deliberato, in favore della società Costa Tiziana srl, un finanziamento di 532 milioni con assunzione di quota rischio Cassa di 152 milioni, per maggiori spese sostenute nel corso dei lavori di ampliamento di un complesso alberghiero e turistico di Crotone».

Sempre su «*L'Espresso*» (n° 38 del 21 settembre 1980) si scopre che il presidente dell'Itavia, in quel periodo, aveva in piedi una serie di interessi fra i quali la costruzione di *residence* in Calabria ed anche in Libia. «Dietro a tutti, infine – scriveva Pietro Calderoni – in ombra, si intravedono le sagome e i profili del cementiere Carlo Pesenti, che si dice sia il vero proprietario dell'Itavia (valga un esempio: la linea Bergamo-Crotone non è altro che una rotta personale voluta da Pesenti per portare i suoi operai in un cementificio nella città calabrese) e del banchiere Roberto Calvi, del Banco Ambrosiano, molto legato a certi ambienti socialisti».

Sul settimanale «*Panorama*» del 16 febbraio 1981 viene svelato un altro capitolo oscuro sull'Itavia. Un gruppo di dipendenti della compagnia denunciò Aldo Davanzali per la truffa del Fokker 28 (I-TIDA), uscito di pista all'aeroporto di Bergamo il 9 aprile 1975. Secondo l'esposto – presentato al sostituto procuratore Giorgio Santacroce – l'avvocato Davanzali, grazie a quell'incidente, imbastì una speculazione di miliardi. «I danni riportati [dal Fokker] – precisava «*Panorama*» – risultarono talmente gravi che nessun tecnico se la sentì di consigliarne la riparazione. Per questo, nel giro di poche settimane, l'aereo fu completamente demolito e le parti ancora utilizzabili, come i motori e le strumentazioni di bordo, finirono in magazzino come pezzi di ricambio per gli altri Fokker 28 della flotta Itavia»⁽¹⁴⁾.

Ma «la caccia ai miliardi cominciò subito con l'ingente richiesta di danni alle Assicurazioni Italia (più nota come Assitalia), compagnia statale del Gruppo Ina, che aveva assicurato il Fokker 28 I-TIDA per due miliardi 800 milioni. E il colpo andò a segno meglio del previsto: a tempo di *record* l'Assitalia liquidò infatti un miliardo 295 milioni, appena 22 milioni in meno dell'indennizzo richiesto». Questa, in realtà, sarebbe stata solo la prima fase di una complessa operazione. Davanzali – sempre stando a quanto riportato da «*Panorama*» – il 3 maggio 1976 avrebbe ottenuto il rinnovo della copertura assicurativa, da parte dell'agente generale di Ancona dell'Assitalia (tal Alessandro Tamaro, vecchio amico del presidente dell'Itavia, il quale assunse nella sua agenzia il genero di Davanzali, Roberto Enrico), non solo per l'intera flotta della sua compagnia, ma anche

per il Fokker 28 uscito di pista. In sostanza, «con una serie di polizze biennali, l'Assitalia ha continuato a garantire un aereo che ormai non esisteva più». Non solo. «Il valore assicurativo (tre miliardi e mezzo) risultava addirittura superiore a quello riconosciuto dalla medesima compagnia appena un anno prima, al momento dell'incidente di Bergamo (due miliardi 800 milioni)».

Ma l'ultima fase di questa complessa vicenda è di certo la più interessante: «Utilizzando come pezze d'appoggio le polizze dell'Assitalia – concludeva il settimanale – Davanzali è riuscito più d'una volta a dare in garanzia alle banche l'aereo distrutto a Bergamo, ricevendone in cambio ingenti prestiti. Il loro elenco, nella denuncia presentata alla Procura di Roma, è dettagliatissimo: tre miliardi del Banco di Santo Spirito nel 1977, un miliardo 145 milioni dell'Istituto Mobiliare Italiano (IMI) nello stesso anno, altri due miliardi del Banco di Santo Spirito e 600 milioni dell'Italcasse nel 1978, infine quattro miliardi 500 milioni del solito Banco di Santo Spirito elargiti il 25 giugno 1980». Due giorni prima del disastro dell'I-TIGI. Qualcosa di simile venne ideato per l'aereo distrutto la sera del 27 giugno 1980. L'Itavia riuscì, infatti, a farsi indennizzare dall'Assitalia il disastro del DC9, «benché su quell'aereo non vantasse più alcun diritto». Infatti, l'I-TIGI precipitato in mare risultava coperto da quattro ipoteche: McDonnell Douglas, IMI, Italcasse e Banco di Santo Spirito. Stranamente, la sola che rivendicò il proprio diritto di vincolataria fu l'americana McDonnell Douglas, che incassò circa 500 milioni. «Il resto della somma, oltre tre miliardi, è finito nelle tasche di Davanzali poiché tre banche pubbliche (IMI, Italcasse e Banco di Santo Spirito) hanno rinunciato al loro diritto di precedenza». Perché? Questa è un'altra delle grandi zone d'ombra del caso Ustica.

Nel dibattito al Senato dell'8 luglio 1980 ⁽¹⁵⁾, che seguì la sciagura del DC9, Libero Gualtieri, all'epoca capogruppo del PRI al Senato, spese parole durissime sull'Itavia di Aldo Davanzali: «La sicurezza del volo è fondamentale dovere dello Stato, nei confronti di tutti: delle compagnie di bandiera e di quelle private, delle compagnie nazionali e di quelle estere [...]. Perché allora, signor Ministro [rivolto a Rino Formica, ministro dei trasporti, *nda*] questo incidente, questa tragedia ha provocato qualche cosa di più: emozione, rabbia, paura, inchieste della stampa? Perché questi sentimenti si sono tradotti in interrogazioni, mozioni, interpellanze parlamentari? La ragione è questa: si sapeva che questo sarebbe accaduto, un giorno o l'altro. Non magari a quell'aereo o a quel comandante, non quel giorno o quel mese, ma a quella compagnia sì, a qualcuno dei suoi aerei, sì. Tutti coloro che utilizzano il servizio Itavia – e molti sono i membri del Parlamento – possono dire che con l'Itavia si è già da tempo in lista di attesa. Si vola per scommessa [...] e in quella compagnia si rischia più che in ogni altra di questo Paese e ciò perché la flotta Itavia è letteralmente un disastro, fatto di una politica aziendale di sfruttamento al limite dei veicoli e degli uomini, fatto – lo dobbiamo mettere in conto, anche se per se stesso questo non crea rischio – di disprezzo dei diritti degli utenti, fatto di ritardi sistematici, di voli annullati all'ultimo minuto, di equipaggi

sbattuti da un volo all'altro senza riposi, di una manutenzione approssimativa e, si è detto anche, fatto di mancata trascrizione di ore di volo realmente effettuate, di cicli operativi non tutti corretti».

La requisitoria di Gualtieri sull'Itavia fu devastante. «Io ho il ricordo – aggiunse il senatore repubblicano – di un volo inaugurale drammatico, e conosco voli avventurosi, dirottamenti su aeroporti notturni, attese esasperanti, persone ridotte alla disperazione in aeroporti in cui ci si fa sostare anche per 10-12 ore di seguito. Questo è volare Itavia, signor Ministro». Nel corso della 23ª seduta (29 giugno 1989) della Commissione stragi dedicata all'audizione dell'ex ministro dei trasporti, Rino Formica (PSI), l'allora presidente Libero Gualtieri (PRI), riferendosi al cedimento strutturale, sostenne che la certezza relativa a questa precisa ipotesi «l'avevano tutti». O meglio, «i tre quarti del Parlamento».

In un articolo de «*La Repubblica*» dell'8 luglio 1980, che preannunciava il dibattito al Senato sulla proposta di scioglimento della compagnia Itavia, fra l'altro si leggeva: «L'aereo, secondo la maggior parte dei tecnici, si è disintegrato in volo o per un cedimento strutturale o per una collisione con un altro velivolo. Indipendentemente dall'accertamento definitivo (se mai sarà possibile) dell'una o dell'altra ipotesi ⁽¹⁶⁾, alcune risposte sono possibili fin da ora. È vero, ad esempio, che l'I-TIGI era già stato segnalato come *anomalo* da alcuni piloti e che, nonostante l'Itavia abbia successivamente affermato di aver apportato delle modifiche per eliminare le vibrazioni ricorrenti, nessuna traccia di questi interventi tecnici è stata riportata, come di regola, sul quaderno di bordo. Qual era lo stato effettivo di manutenzione dell'I-TIGI? E qual è l'effettivo stato di efficienza degli altri aerei dell'Itavia?».

Nel giugno del 1980, come rilevò lo stesso Ministro dei trasporti, l'Itavia (ancor più di altre compagnie) risentiva di una serie di difficoltà che gravavano su tutto il settore del trasporto aereo. Difficoltà che nascevano dalla stretta dipendenza delle compagnie aeree dalla grave crisi economica che stava colpendo il nostro Paese, strangolato dal vertiginoso aumento del prezzo dei prodotti petroliferi, la cui incidenza ha già raggiunto e superato il 25 per cento delle spese di esercizio».

Formica confermò anche che l'Itavia risentiva di una preoccupante serie di disservizi: «Una difficoltà nell'approvvigionamento delle parti di ricambio è stata constatata. Ciò può aver prodotto riflessi negativi sulla regolarità dei servizi». Il Ministero dei trasporti – il 12 dicembre 1980 ⁽¹⁷⁾ – revoca all'Itavia le concessioni per l'esercizio dell'attività su rinuncia della stessa compagnia. L'Itavia ha rinunciato all'esercizio dell'attività – ha affermato l'ex ministro Formica – questo è un punto importante. Fra l'altro è tutta da esaminare la situazione dell'Itavia, perché l'Itavia aveva richiesto e ottenuto 63 linee e ne esercitava, bene o male, una decina. Questo è tutto documentabile presso il Ministero dei trasporti [...]. Noi non abbiamo revocato nessuna concessione. Anzi, abbiamo sostenuto che la questione dell'Itavia non era la sua condizione di precarietà, che preesisteva alla vicenda di Ustica, come del resto abbiamo potuto constatare da tanti atti. Certo, obiettivamente negli ultimi mesi dopo l'incidente

– e questo fu uno degli elementi che venne anche valutato dal Ministero dei trasporti – l'Itavia fu costretta – e mi si consenta l'uso di un brutto termine tecnico che fu usato – a *cannibalizzare* un apparecchio perché non aveva le risorse per acquistare i pezzi di ricambio: demolì cioè un aereo che era in condizioni di volare poco».

Il 10 dicembre 1980 l'Itavia sospende ogni attività di volo. Tre giorni dopo, il ministro dei trasporti Formica trasmette al Presidente del Consiglio (dal 18 ottobre Palazzo Chigi era guidato da Arnaldo Forlani, il quale era subentrato a Francesco Cossiga) la seconda relazione preliminare della commissione tecnico-formale Luzzatti (aggiornata al 5 dicembre 1980), nella quale si afferma 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 16 dicembre, intanto, con decreto del Ministero dei trasporti, vengono dichiarati decaduti tutti i servizi di linea affidati all'Itavia. Quello stesso giorno, in perfetta sincronia, il presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, spedisce una lunga lettera al Ministro dei trasporti nella quale, fra l'altro, si affermava che la distruzione del DC9 era dovuta con «certezza» ad opera di un missile «mentre percorreva in perfette condizioni meteorologiche e di crociera una aerovia riservata dallo Stato italiano all'Aviazione civile».

Il giorno seguente, l'Itavia diramava un comunicato stampa in cui indicava come unica ipotesi valida per spiegare il disastro aereo del 27 giugno quella del missile. È curioso notare che questa serie di fatti (la sospensione dell'attività da parte dell'Itavia, il decreto del Ministero dei trasporti, il deposito della seconda relazione parziale della Commissione Luzzatti e la fulminea iniziativa di Aldo Davanzali per accreditare l'ipotesi del missile, legati fra loro da un indissolubile filo cronologico) coincide con la presenza di Arnaldo Forlani a Palazzo Chigi. Proprio Forlani, conterraneo di Davanzali, all'epoca era indicato come uno dei più importanti referenti politici del presidente dell'Itavia all'interno della Democrazia cristiana.

«L'Espresso» del 30 novembre 1980 su questo punto scriveva: «Da qualche giorno Aldo Davanzali dorme sonni tranquilli. La sua creatura prediletta, l'Itavia, non fallirà. Al salvataggio provvederà un consorzio di banche che si accollerà i debiti della compagnia. In un secondo momento, quando tutti gli adempimenti finanziari saranno stati assolti, il personale (che non ha ricevuto l'ultimo stipendio) verrà assorbito dall'Alitalia. Terminerà così – se si realizzerà l'ultima idea del governo – la vicenda di una compagnia a lungo chiacchierata e Davanzali dovrà ringraziare ancora una volta il suo amico di sempre Arnaldo Forlani se i suoi conti non sono finiti in mano alla magistratura».

L'ex primo ministro Forlani – ascoltato dalla Commissione stragi il 23 ottobre 1991 (92^a seduta) – ha spiegato in questo modo i suoi rapporti con il presidente dell'Itavia: «La questione in qualche modo era seguita da me anche per un collegamento di solidarietà regionale, perché il titolare

dell'Itavia è di Ancona e lo conoscevo. Però, siccome la marchigianità non ha mai fatto da velo, non essendo io campanilista, la questione è stata trattata in assoluta autonomia dal Ministro dei trasporti e credo, per come è rimbalzata alla mia attenzione, che non vi sia o non sia determinante la relazione fra la tragedia della caduta dell'aereo e il provvedimento del ministro del ritiro della concessione: mi pare di ricordare che il ritiro della concessione fosse collegato ad una situazione pesante nella quale si venne a trovare l'azienda, situazione ulteriormente aggravatasi in seguito all'incidente [...]. Il dottor Davanzali fu da me ricevuto a Palazzo Chigi e mi espone i suoi punti di vista. Certo, la sua tesi poteva corrispondere anche ad interessi personali, ma comunque era in accordo con la prima valutazione effettuata dalla commissione tecnica amministrativa. Tuttavia il colloquio riguardò prevalentemente le difficoltà nelle quali si trovava la società. In seguito a quell'incontro ritenni di dover raccomandare – in senso buono – al ministro Formica l'analisi di quella situazione con la massima obiettività (mi rifacevo quindi a ragioni di obiettività e non di solidarietà regionale). I ragionamenti del dottor Davanzali mi portarono a riconoscere la fondatezza delle considerazioni fatte dall'Itavia (l'eccessiva situazione di monopolio voluta dalla società di bandiera, che non consentiva all'Itavia l'accesso ad alcuna linea remunerativa, come ad esempio la Roma-Milano). Mi ricordo che il dottor Davanzali mi dimostrò, con cifre molto precise, che la concessione di due corse sulla tratta Roma-Milano avrebbe consentito il ritorno in attivo della società. Per questo segnalai il fatto al ministro Formica, lasciando a lui piena autonomia di giudizio. Vorrei comunque ricordare – conclude Forlani – che l'atteggiamento prevalente in sede parlamentare non aveva la stessa intonazione: dopo il disastro aereo prevaleva la critica nei confronti dell'Itavia, si cercava di mettere in evidenza più le disfunzioni e i ritardi che non gli aspetti positivi del servizio effettuato da quella società. Ricordo che anche all'interno del mio partito c'erano posizioni di questo genere». Questo è uno degli snodi più delicati di tutto il caso Ustica.

Comunque, il 18 dicembre 1980, sulla scorta del comunicato stampa diffuso dalla direzione dell'Itavia, Aldo Davanzali viene convocato negli uffici della Procura di Roma dal sostituto Giorgio Santacroce in un primo momento in qualità di teste. Solo nel corso del colloquio, individuati in alcuni passaggi della lettera al ministro Formica estremi di reato correlabili alla violazione dell'art. 656 (il pubblico ministero Santacroce parla invece di articolo 304) del codice penale (diffusione di notizie esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico), il magistrato ritenne opportuno trasformare l'esame testimoniale del presidente dell'Itavia in interrogatorio di indiziato.

Lo stesso Davanzali, in un'intervista concessa al quotidiano «*Corriere della Sera*» il 15 novembre 1988, commentò l'accaduto: «Ho detto al magistrato che, per me, il DC9 era stato tirato giù da un missile. Alla fine del colloquio, lui mi ha guardato e ha aggiunto: niente altro? No, gli ho risposto. E lui: bene, adesso può nominare un legale di fidu-

cia». Alla domanda su come arrivò al convincimento del missile, il presidente dell'Itavia fornì questa risposta: «Assieme ai miei collaboratori riuscimmo a vedere il tracciato *radar* decodificato dalla Selenia. Scoprimmo che c'era un altro aereo che incrociava la rotta del DC9. Poi l'esame spettrografico, il primo sui frammenti recuperati: c'erano fosforo, cloro, potassio... elementi che non si trovano in presenza di un semplice cedimento strutturale. E quel pezzo del carrello finito nel corpo di una passeggera, come se una forte spinta lo avesse proiettato dall'esterno verso l'interno. Questi per noi erano dati certi, che indicavano la presenza di un missile».

Saranno questi gli elementi sui quali verrà articolata - parecchi mesi dopo - la spaventosa campagna (non solo stampa) a favore dell'ipotesi della battaglia aerea e dell'abbattimento del DC9 con uno o più missili lanciati da *jet* militari non identificati. Il ministro dei trasporti Rino Formica, proprio mentre montava la polemica sull'Itavia, decise di nominare una commissione ministeriale con l'incarico di esaminare la struttura del trasporto aereo italiano. A presiedere l'organismo venne chiamato il sottosegretario Vitale Robaldo, senatore repubblicano. Nel novembre del 1980, la Commissione Robaldo arrivò alla conclusione che se i conti dell'Itavia erano in rosso era colpa del Ministero dei trasporti che aveva affidato alla compagnia aerea di Davanzali solo linee poco trafficate e di scarso rendimento. Era anche questo un tentativo per creare le condizioni per una eventuale futura richiesta di risarcimenti danni da parte dell'Itavia nei confronti dello Stato italiano? Visto quello che accadde un anno dopo, sembra proprio di sì.

Il 31 marzo 1981, l'avvocato Amedeo M. Gagliardi, legale dell'Itavia, depositava al Tribunale Civile di Roma la citazione in giudizio della compagnia aerea nei confronti dello Stato italiano, nelle persone degli allora ministri *pro tempore* della difesa (Lelio Lagorio), dell'interno (Virgilio Rognoni) e dei trasporti (Rino Formica) per un risarcimento calcolato (stima del 1981) di oltre 30 miliardi.

Secondo i legali dell'Itavia, in poche parole, la società era stata messa nelle condizioni di non poter più operare visto che l'evento era imputabile «all'azione od omissione del Ministero della difesa e/o al Ministero dei trasporti» sui quali - stando all'atto di citazione - ricadeva l'intera responsabilità della tragedia. Lo Stato quindi veniva chiamato a rispondere «dei gravissimi danni subiti dall'Itavia, ricollegabili principalmente: alla pesante perdita di traffico, al costo del noleggio di un aeromobile armato, al fermo imposte del Registro Aeronautico Italiano alla flotta Itavia per l'effettuazioni di ispezioni straordinarie, alla mancata effettuazione e alla cessione a terzi di voli e/o contratti *charter*, nonché ad ogni altra spesa, onere e costo, diretti e/o indiretti, occorsi in relazione e dipendenza dall'incidente, per non parlare del deterioramento dell'immagine commerciale della società, che è risultata gravemente vulnerata».

Qualche settimana dopo, alla fine di un lungo braccio di ferro negli ambienti della politica, Davanzali riesce a vincere il primo *round* dell'incontro. Il 15 aprile 1981, la Sezione fallimentare del Tribunale di Roma

dichiara lo «stato di insolvenza» dell'Itavia. Attraverso questo meccanismo, la compagnia aerea proprietaria del DC9 precipitato il 27 giugno 1980 da questo momento è assoggettabile alla procedura di amministrazione straordinaria prevista dalla cosiddetta «legge Prodi»⁽¹⁸⁾ per il salvataggio delle grandi aziende.

«Con la nomina del commissario – commentava *«la Repubblica»* del 17 aprile 1981 – infatti, il governo dovrà sborsare un bel mucchio di miliardi per risanare gli ingenti debiti accumulati dalla gestione Davanzali e nello stesso tempo finanziare la ripresa dell'attività. In altre parole, sarebbe la collettività, il cittadino italiano a pagare i debiti di Davanzali, il quale ha invece investito i suoi risparmi (che fruttano abbastanza bene) in altre società operanti nel settore edilizio, alberghiero e turistico».

Ebbene, il 31 luglio del 1981 il Ministro dell'industria (di concerto con il Ministro del tesoro) decreta la nomina del commissario governativo nella persona dell'ingegner Bruno Velani, già amministratore delegato e presidente dell'Alitalia. Oltre all'Itavia vennero poste in amministrazione straordinaria anche le altre società del gruppo: Itavia Cargo srl, SadarIncop spa, Sinim srl, Costa Tiziana spa, Viaggi nel Sole srl e Thalassa South srl. Velani, come liquidatore, accertò un passivo di 83 miliardi contro un attivo di 16-17 conseguito mettendo in vendita tre DC9 ad una compagnia americana (dieci miliardi) e tre Fokker 28 (5-6 miliardi) ed uno *stock* di pezzi di ricambio. In quel periodo venne avviata anche la messa in liquidazione dei circa mille dipendenti della società, non senza violente polemiche.

Il 27 ottobre 1987, dopo la scomparsa dell'ingegner Velani, venne nominato un nuovo commissario governativo: l'avvocato Antonio Cospito. Il 23 novembre 1984 – mentre la compagnia di Davanzali seguiva la causa risarcitoria nei confronti della pubblica amministrazione – Piero Attisani⁽¹⁹⁾, pilota ed *ex* comandante dell'Itavia nonché portavoce di un'associazione costituita «fra gli utenti dei servizi pubblici», veniva ascoltato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli al quale, fra l'altro, ebbe a dichiarare: «Non so in particolare su che direzione è impostata l'indagine, ma mi sembra doveroso far presente che non da adesso, ma da anni le condizioni della flotta Itavia, pur essendo formalmente rispondenti ai canoni di sicurezza, in realtà non lo era affatto. A me personalmente più di una volta è capitato di volare con aerei che secondo il mio giudizio non erano in condizioni di volare».

Al riguardo, Attisani citò un episodio piuttosto oscuro riguardante una strana perdita d'olio riscontrata in terra «all'altezza di uno dei due motori, uno o due giorni prima dell'incidente del DC9». Proprio mentre un tecnico dell'Itavia stava per «effettuare la spannellatura» del motore al fine di accertare la natura della perdita d'olio, uno dei suoi superiori gli ordinò di lasciar perdere e di non proseguire nel controllo. Va ricordato, infine, che l'avvocato Aldo Davanzali non ha mai testimoniato davanti alla Commissione stragi.

14. *Le versioni di Rino Formica*

Rino Formica, socialista, Ministro dei trasporti all'epoca del disastro del DC9 dell'Itavia, è stato ascoltato dalla Commissione due volte: il 29 giugno 1989 (23^a seduta) e il 24 ottobre 1991 (93^a seduta). Vale la pena ritornare, in modo sintetico, su queste importanti testimonianze.

a) La nomina della Commissione Luzzatti

«Il giorno successivo all'incidente, il 28 giugno, nominai la commissione d'inchiesta ⁽²⁰⁾, come era mio dovere fare in quanto Ministro dei trasporti. In simili circostanze, infatti, quando si verifica un incidente, si aprono due inchieste parallele: una della magistratura – cosa che puntualmente avvenne per il caso di Ustica – e un'inchiesta tecnico-amministrativa promossa dal ministro competente. Nel costituire questa commissione tenemmo anche conto delle polemiche che c'erano state sull'incidente di Palermo, dove le associazioni dei piloti avevano sostenuto che a suo tempo si era provveduto male, perché erano stati esclusi dalla commissione i piloti o comunque i rappresentanti della categoria. Questa volta quindi nel costituire la commissione fissammo anche la presenza degli esperti piloti. La questione aveva aperto una grande tensione. Tenete conto che in quel momento – io devo fare alcuni riferimenti di quadro per andare a quella situazione – era aperta una questione che riguardava il passaggio dai militari ai civili del servizio di controllo di volo. Prima di quel governo vi era stato un intervento da parte del Presidente della Repubblica per disporre una civilizzazione del servizio militare del controllo di volo: era stato varato un provvedimento di legge, contenente una delega al governo che stabiliva il passaggio dal servizio militare al servizio civile e dava diciotto mesi di tempo per provvedere ⁽²¹⁾. Vi erano delle grandi difficoltà. La situazione fu da me affrontata pur tenendo conto del difficile rapporto che si era creato tra il costituito sindacato dei militari da civilizzare e le autorità che cercavano di condizionare fortemente la costituzione di quella che poi è stata l'azienda controllo di volo».

b) I «suggerimenti» del presidente del RAI

«Seconda questione più delicata: l'incidente vede coinvolto un aereo di una compagnia, l'Itavia, che allora era in discussione per le sue difficoltà interne. Infatti, c'erano state allora molte prese di posizione, molti ricorsi, che riguardavano l'efficienza di questa compagnia. Naturalmente l'inefficienza era visibile per quanto riguardava il rispetto degli orari, il rispetto del servizio (si saltavano dei voli), per le difficoltà che aveva nei pagamenti, per i debiti che aveva. Io ho revocato a dicembre del 1980 le concessioni all'Itavia, ma ho sempre difeso ciò che era difendibile di questa compagnia e la dimostrazione sta in ciò che è avvenuto, nel mio

comportamento, nel momento dell'incidente [...]. Il generale Rana [presidente del Registro Aeronautico Italiano, l'ente al quale è demandato il controllo e la vigilanza sugli aerei e la sicurezza del volo, *nda*] disse che non si doveva perseguire la strada del cedimento strutturale del velivolo poiché vi erano tutti gli elementi per considerare anche la possibilità della presenza di un missile. Tutto questo l'ho chiaramente riferito prima al Senato e successivamente alla Camera. Nel frattempo vi era stata la presentazione di una pre-relazione da parte della Commissione Luzzatti. In quella circostanza scoraggiai il Senato a chiedere la discussione di una mozione sottoscritta da tutti i Gruppi (tranne che dal Movimento Sociale), il cui primo firmatario era il presidente Gualtieri. Il presidente Gualtieri era uno degli impauriti viaggiatori italiani ed aveva quindi spostato la causa del cedimento dell'aereo. Egli anzi ridicolizzò l'eventualità di un missile sparato da un aereo che riusciva a scappare senza lasciare tracce. Certamente la sua non era una volontà tendente a depistare, ma si muoveva in ambito diverso».

c) Il missile per controbilanciare il cedimento strutturale

«Quale fu il mio comportamento? Fu semplice e lineare: la prima preoccupazione che ebbi fu di evitare la strada che portava ad un depistaggio obiettivo, cioè la strada del cedimento dell'aereo. Infatti possedevo un elemento certo ed una valutazione che, provenendo dal generale Rana, a mio parere era fondata e seria. Anzitutto sapevo che i controlli erano stati regolari. In secondo luogo, sapevo che dalla lettura del tracciato *radar* il generale Rana aveva tratto determinate conclusioni [...]. Successivamente vidi che nasceva un'altra ipotesi - cosa che mi preoccupò - cioè quella della bomba a bordo. [...] La mia preoccupazione maggiore era quella di distogliere l'attenzione dei parlamentari dalla focalizzazione su elementi devianti, cioè sul cedimento strutturale. Se questa ipotesi avesse preso corpo, se io avessi accettato la mozione presentata dalla stragrande maggioranza dei parlamentari, oggi di cosa discuteremmo?».

d) Solidarietà politica

«Sulla seconda questione sono stato chiaro fin dall'inizio, cioè su come ho potuto proteggermi dall'opinione dominante che era quella del cedimento strutturale, che gli aerei non funzionavano, eccetera. Io chiamai immediatamente il generale Rana che era il responsabile del RAI, responsabile dei controlli, e chiamai il generale Rana che io conoscevo bene e apprezzavo perché una persona onesta, democratica, una persona di grande serietà professionale e di grande onestà, un militare integerrimo. Lo chiamai, ripeto, (*gli davo del tu e lo chiamavo per nome perché eravamo molto amici per ragioni anche di solidarietà politica*) e gli dissi: "Guarda Saverio, le cose stanno in questi termini: c'è un'opinione diffusa che noi ci troviamo di fronte (perché è già montata nei mesi precedenti) che questi

aerei non funzionavano. Il funzionamento è soggetto al controllo del RAI, se il RAI non ha fatto il proprio dovere, tu ti devi dimettere perché non è possibile immaginare che un servizio di controllo abbia avuto delle carenze" [...]. Ho avuto con il generale Rana molti colloqui nei giorni successivi. Gli dissi di fare bene i controlli e vedere se il servizio RAI aveva effettivamente effettuato tutti i controlli necessari. Lui mi portò due elementi convincenti. Uno che era un argomento convincente e razionale e sostanzialmente mi diceva che a chiedere severità di controlli in anticipo sui tempi prestabiliti per effettuare i controlli stessi sono i piloti dell'Itavia perché l'incidente per cedimento, per difetto di manutenzione, avviene in altri Paesi dove di solito il pilota è anche il padrone dell'aereo. La questione doveva quindi essere assolutamente esclusa. Lui mi fece vedere poi un pezzo di carta dove vi era un tracciato (ne capivo ben poco di queste cose come ne capisco poco adesso): vi era una serie di palline, si tratta di un tracciato notissimo che voi già conoscete. Lui mi disse allora che bisognava essere cauti, mi disse di non sposare la tesi del cedimento perché poteva essere pericoloso. Poteva trattarsi di un corpo estraneo, anche di un missile».

Fu così, comunque, che Formica – nonostante la Commissione Luzzatti avesse lasciato aperto un ventaglio di ipotesi sulle cause del disastro aereo, dopo aver escluso il cedimento strutturale e la collisione in volo – il 17 dicembre 1980, durante il dibattito alla Camera sul caso Itavia, decise di accreditare la tesi della battaglia aerea: «Credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre». Quel giorno, del resto, per rafforzare questa versione, il Ministro dei trasporti lesse una lunga lettera dell'avvocato Aldo Davanzali ⁽²²⁾ nella quale si affermava, fra l'altro, la «certezza della distruzione ad opera di un missile».

e) Quella folgorazione immaginifica e fantastica

Lelio Lagorio, Ministro della difesa all'epoca dei fatti, in relazione alle voci accreditate in sede parlamentare dal collega Formica, ha così commentato «l'ipotesi del missile» nel corso della sua testimonianza in Commissione stragi (24^a seduta – 6 luglio 1989): «Ricordo che in una anticamera del Senato, mentre il ministro Formica usciva da una audizione ed io stesso stavo per entrare in quell'aula, il ministro Formica stesso mi disse: "Forse bisognerà mettere in conto anche l'ipotesi del missile". Lo ricordo benissimo e l'ho sempre riferito ogni volta che mi è stato chiesto, anche dalla magistratura. Sono però di conseguenza dispiaciuto del fatto che il presidente Gualtieri, in un documento preparatorio di queste audizioni (pubblicato anche dai giornali), abbia scritto che una prima nota stonata è che Formica parla del missile a Lagorio, ma Lagorio non ricorda. Mi dolgo di questa imprecisione perché me ne sono sempre ricordato. Formica mi disse in quella circostanza solo questo e non altro. Gli domandai se c'erano riscontri e lui mi disse: "No, solo una voce". Considerai quindi

la sua come una soffiata e mi colpì l'enormità della cosa. Mi parve incredibile, anzi mi parve una di quelle improvvise folgorazioni immaginifiche e fantastiche per cui il mio caro amico Formica è famoso».

L'ex Ministro della difesa è tornato quindi sull'argomento nel corso della sua seconda audizione, il 15 ottobre del 1991 (91ª seduta) in Commissione: «Voglio intanto dire che quando io nel 1989 ho definito qui in Commissione fantasioso il ministro Formica avevo in sostanza preso in prestito una espressione da lui usata in Senato nel definire le ipotesi, diverse da quelle da lui annunciate, come *fantasiose* (tra cui anche quella del missile). Ma questo attiene al rapporto personale tra il ministro Formica e me. Fatto è che quando il ministro Formica mi disse questo, cioè che forse si doveva mettere in conto anche il missile, io gli domandai se aveva un riscontro o un qualche elemento che lo attestasse, ed egli mi disse che si trattava soltanto di una ipotesi, senza parlarmi di Rana. Molti anni dopo, successivamente alla mia audizione in questa sede, parlando con Formica ho saputo altre cose, perché Formica mi disse che Rana gli aveva portato un foglio, definito una trascrizione di registrazioni, e su questo foglio gli aveva mostrato alcuni *puntolini* che – a giudizio di Rana – potevano significare la presenza di un aereo diverso dal DC9 nello spazio aereo del DC9 stesso. Ma il ministro Formica nel 1980 con me fu molto più sbrigativo, dicendo che si trattava soltanto di una ipotesi. Siccome non mi diede alcun riscontro o elemento, e poiché alla richiesta ai comandi militari di specificare cosa avevano visto, sentito o saputo su questo incidente, la risposta allora univoca fu sempre che non c'erano navi, né nostre né di altri, o aerei, né nostri né di altri, nel territorio interessato, ritenni che con questo l'ipotesi indicata da Formica non potesse essere coltivata se non, a quel punto, per iniziativa del Ministro dei trasporti presso la Commissione di inchiesta dallo stesso nominata. Non so se poi la cosa ebbe seguito o meno».

15. *L'affaire Rana*

Saverio Rana, *ex* generale dell'Aeronautica Militare, presiedeva il RAI quando il DC9 Itavia si inabissò a Sud di Ponza. Il Registro Aeronautico Italiano – costituito con regio decreto il 24 novembre 1938 ⁽²³⁾ – è un ente autonomo corrispondente al Registro Navale (fino al 1938 i due organi erano unificati) che ha come compito istituzionale, fra le altre cose, il controllo tecnico sulle costruzioni di aeromobili, nonché il controllo sulle «buone condizioni di navigabilità degli aeromobili durante il loro esercizio (art. 2 dello statuto del RAI, approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 2 marzo 1971 – n. 285)». Per cui, i certificati di navigabilità degli aerei immatricolati in Italia li rilascia il RAI.

Sono esclusiva competenza di questo ente, quindi, tutte le valutazioni tecniche in ordine alle buone condizioni di navigabilità degli aereo-

mobili, anche durante il loro esercizio. Al Ministero dei trasporti e della Aviazione Civile compete esclusivamente la vigilanza sul RAI, ai sensi dell'art. 5 della legge del 30 gennaio 1963 n. 141 (istitutiva dell'Ispettorato generale dell'Aviazione Civile). Pertanto il generale Rana, appena dopo il disastro del DC9, allorquando dalla Procura di Palermo iniziano a trapelare le prime indiscrezioni in merito all'ipotesi di un possibile cedimento strutturale dell'aereo quale causa della tragedia, si sentì immediatamente tirato in ballo. Le preoccupazioni del presidente del RAI erano, in quel momento, profonde e legittime. Tuttavia, quello che accadde nei giorni seguenti all'incidente è uno dei passaggi più controversi dell'intera vicenda.

In base a quello che ha dichiarato l'ex ministro Formica, il generale Rana entrò in possesso - qualche giorno dopo il 27 giugno 1980 - dei tracciati *radar* del DC9 I-TIGI. Questo tabulato su carta venne anche mostrato all'allora Ministro dei trasporti. Il documento in questione è l'ormai noto tracciato che mostra una serie di punti (rielaborazioni grafiche dei vari *plots* ricavati dalla lettura dei dati *radar*) più o meno in linea retta Nord-Sud. Quel tracciato, tuttavia, risultava formalmente già posto sotto sequestro da parte dell'autorità giudiziaria, ma di fatto non era in possesso dei magistrati. Come faceva, quindi, ad essere nelle mani del presidente del RAI? E soprattutto, a quale titolo il responsabile dell'ente che deve vigilare sulle buone condizioni di navigabilità degli aerei, in via del tutto informale, suggerisce al Ministro dei trasporti di non sposare l'ipotesi del cedimento strutturale perché poteva trattarsi di un missile? Questi interrogativi continuano a pesare sul caso Ustica.

Questo è un passaggio cruciale: per il senatore Libero Gualtieri ciò era interessante soprattutto perché «il magistrato e il presidente della commissione d'inchiesta (Luzzatti) ebbero la prima parte di questa documentazione e di questi nastri il ventiseiesimo giorno dopo l'incidente. La documentazione residua - quella di Marsala e Licola - riuscirono ad averla cento giorni dopo». Rilievi di una certa gravità sulla questione *Rana-tracciati radar-ipotesi missile* sono contenuti nelle considerazioni aggiuntive della stessa Relazione Pisano: «Si ritiene doveroso richiamare la dichiarazione testimoniale resa in sede di inchiesta dal generale di Squadra Aerea Giorgio Santucci, all'epoca dell'incidente del DC9 Itavia addetto militare a Washington [in carica dall'ottobre 1978 all'ottobre 1981]. Tale dichiarazione, oltre a dare un supporto al dubbio sopra esposto [cioè, sulla inconsistenza dei dati ricavati dai *radar* riguardanti la possibile presenza di un secondo aereo vicino all'I-TIGI: ipotesi questa giudicata assolutamente improbabile, *nda*], pone seri interrogativi sulla correttezza della conduzione di alcune indagini, oltre che sul comportamento tenuto da personaggi interessati per vari aspetti al caso».

L'allusione al presidente del RAI è evidente, anche perché il generale Santucci - in sede di testimonianza davanti alla Commissione Pisano ⁽²⁴⁾ dichiarò di aver ospitato il generale Rana, nella sua abitazione a Washington, durante un viaggio di quest'ultimo negli Stati Uniti «effettuato prima del 10 settembre 1980».

Durante quel soggiorno, Rana avrebbe portato con sé le bobine dei tracciati *radar* del DC9 Itavia al fine di farle esaminare da alcuni tecnici: tutto ciò, prima dell'incontro ufficiale che si sarebbe tenuto il 3 ottobre successivo, come testimoniano le schede delle missioni all'estero del presidente del RAI. Sempre secondo il senatore Gualtieri, «se il generale Rana arrivò in America prima del ventiseiesimo giorno [data relativa all'acquisizione di alcuni tracciati *radar* da parte della magistratura], significa che aveva con sé documenti e nastri che ancora non erano stati acquisiti né dal magistrato, né dal presidente della commissione di inchiesta. Se arrivò dopo, bisogna vedere chi glieli aveva dati».

Questo particolare, ad oggi, non è mai stato chiarito. Il generale Giorgio Santucci, per contro, ha testimoniato davanti alla Commissione stragi il 20 luglio 1989 (26^a seduta). Questi sono alcuni brani della sua audizione.

a) Su questo nastro non si vede nulla

«Vorrei precisare che offrii il mio aiuto al dottor Rana a titolo personale in quanto egli era un civile, *ex* ufficiale dell'Aeronautica e mio buon amico. Pertanto non era nella mia veste ufficiale di addetto aeronautico che svolsi questo compito [...]. In particolare, il dottor Rana era un amico, un pilota militare, il presidente del Registro Aeronautico Italiano e quindi aiutarlo era contemporaneamente un dovere e un piacere. Quindi, accompagnai di persona il dottor Rana al secondo o terzo piano della *Federal Aviation Agency*, insieme a quest'altro signore che era certamente del RAI o dell'Aviazione Civile. Li lasciai lì il primo giorno ed essi tornarono in taxi al mio ufficio. Riandarono lì in taxi il giorno dopo ed io andai a riprenderli perché mi telefonarono. Qui sorge la mia precisa affermazione, visto che scendendo le scale tradussi al dottor Rana, che non conosceva l'inglese o ne aveva una conoscenza molto elementare, le parole di un signore, di cui non ricordo il nome, il quale disse distintamente: Siamo spiacenti di non potervi aiutare, perché in questo nastro - la parola usata fu *tape* - non si vede assolutamente nulla».

b) Canali riservati e indagini private

«Come addetto aeronautico e per la difesa, dipendevo dal Ministero della difesa e prendevo ordini dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, dal Segretario Generale e dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Quindi, per intraprendere un'azione ufficiale presso il Pentagono, il Dipartimento di Stato e le Agenzie americane presso le quali avevamo interessi per acquisti di materiali, prendevo ordini dalle tre autorità che ho citato. Se il generale Rana, che come presidente del RAI dipendeva dal Ministero dei trasporti, avesse dovuto e potuto intraprendere un'azione ufficiale, presumibilmente avrebbe dovuto seguire i canali ufficiali dell'ambasciata e non rivolgersi agli addetti militari».

c) L'ipotesi delle bombole

«Il generale Rana mi espose le sue perplessità sulle cause dell'incidente. Ne discutemmo insieme. Le dirò, francamente, che la mia prima idea - lo sottolineo *idea* - fu quella di una *fatica* strutturale del velivolo, anche perché lo stesso generale Rana mi disse che l'aereo era stato acquistato dalle Hawaiian Airways e che aveva fatto moltissimi cicli di volo in clima e aria salmastri. Lui però non credeva a questa ipotesi, mentre io stesso pensavo che non fosse da rigettare completamente, anche perché, come è noto, di incidenti aerei per fatiche strutturali se ne sono verificati diversi. C'è stato un caso: quello di un cono di coda su un aereo DC9 della Canadian Airways, se non erro proprio in quegli anni. Un altro caso è quello recente della Hawaii. Il generale Rana mi accennò anche all'ipotesi dell'esplosione di bombole subacquee imbarcate sull'aereo. Se ci fosse stata una bombola carica, avrebbe potuto deflagrare nella stiva. Mi disse che probabilmente erano state imbarcate a bordo delle bombole subacquee. Se una bombola è caricata sotto pressione anziché essere scarica, come invece prevedono le norme, costituisce un potenziale pericolo. Poi, fece l'ipotesi dell'esplosione di una bomba. Fu una discussione accademica. Essendo stato io stesso presidente di commissioni di inchiesta su incidenti aeronautici, facemmo insieme una gamma di ipotesi, da buoni amici e piloti».

d) La bobina con i dati *radar*

«Lo ricordo perché era ospite a casa mia. Io ho visto soltanto una scatola, che conservava sul cassettono della sua camera, più o meno delle dimensioni di quelle che contengono le pellicole cinematografiche. Se poi egli stesso o il suo collaboratore avessero con loro anche dei documenti o dei tracciati, non posso né escluderlo, né confermarlo [...]. Non sono in grado di dire come tecnicamente si può effettuare un inquinamento di una registrazione, ma è noto che qualsiasi nastro si può inquinare, si possono simulare delle tracce o, addirittura, si può sostituire il nastro stesso. Tale è il quesito che ho portato alla vostra attenzione».

L'episodio citato dal generale Santucci è stato smentito dalla vedova e dalla figlia del generale, Gaetana e Ippolita Rana. Ma la questione riguardante questa «visita privata» del presidente del RAI negli Stati Uniti con le bobine dei tracciati *radar* del DC9 Itavia resta uno dei grandi misteri del caso Ustica. La versione fornita dal generale Santucci, sia alla Commissione Pisano che alla Commissione stragi, è coerente, dettagliata e ricca di particolari.

Tuttavia, all'indomani della sua testimonianza a Palazzo San Macuto, l'ex addetto aeronautico a Washington venne duramente censurato sulla e dalla stampa. Perché? Questa fu la sua risposta, sdegnata, a quel pubblico linciaggio annunciato: «Con riferimento agli articoli di stampa ed ai servizi televisivi apparsi e diffusi ieri - 2 marzo 1990 - da alcuni quotidiani

e dai telegiornali della televisione di Stato, attinenti la testimonianza resa dallo scrivente alla Commissione stragi in data 20 luglio 1989, ritengo doveroso confermare tempestivamente *l'assoluta e totale veridicità* dei fatti e delle circostanze così come da me riferite nel corso della suddetta audizione [...]. Tale circostanza, unitamente ad altri particolari della mia deposizione, può essere confermata, per conoscenza diretta degli avvenimenti, anche dal colonnello Sergio Sala, che proprio in quei giorni fu sostituito, in un normale avvicendamento a Washington DC, dal colonnello Roberto Caminiti nelle mansioni di addetto aeronautico aggiunto» (dalla lettera inviata il 3 marzo 1990 al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano, al presidente della Commissione stragi, senatore Libero Gualtieri, al giudice istruttore Vittorio Bucarelli e al pubblico ministero Giorgio Santacroce).

* * *

Saverio Rana, nato a Molfetta il 18 luglio 1920, era di chiare simpatie socialiste. Legato al Partito del garofano (ne risultava iscritto) – come confermato dallo stesso *ex* ministro Formica – Rana era stato ufficiale dell'Aeronautica e pilota personale di Pietro Nenni.

Legato da sempre alle ditte aeronautiche, il generale Rana nel periodo 1974-1984 – a detta del generale Zeno Tascio, *ex* capo del SIOS Aeronautica – «aveva interesse ad ottenere per l'Alfa Avio la revisione dei motori che erano stati applicati ai G222 e agli *Atlantic Breguet*». – Questo perché «i G222 avevano montato un motore inglese, il *Rolls Royce* – afferma Tascio in un interrogatorio del 29 ottobre 1990 reso al giudice istruttore Priore – a causa dell'embargo USA nei confronti della Libia, per cui non potevano essere usati quelli originali statunitensi. L'Aeritalia, nel vendere questi velivoli, aveva stipulato un contratto di manutenzione motori a cura dell'Alfa Avio».

E il RAI aveva strettissimi contatti con questa ditta, proprio per la questione della manutenzione dei motori degli aeroplani per i quali era prevista la supervisione da parte dell'ente pubblico. «Avendo acquistato attrezzature per questa revisione – ha aggiunto Tascio – avevano interesse ad estendere la revisione anche agli *Atlantic Breguet* dell'Aeronautica Militare».

16. *L'ipotesi Tricomi*

Un'altra ipotesi che prese piede all'indomani della tragedia – insieme a quella del probabile cedimento strutturale e alla presenza a bordo del DC9 del latitante Marco Affatigato – fu quella che riguardava Vincenzo Tricomi, giudice istruttore presso il Tribunale di Firenze.

La notizia aveva un fondamento di verità: infatti Tricomi aveva prenotato un posto sul DC9 Itavia diretto a Palermo per formalizzare una serie di accertamenti svolti dalla polizia giudiziaria su un traffico di armi

che dalla Libia, tramite esponenti palestinesi, aveva come destinatari elementi di Prima Linea.

Queste indagini (relative al procedimento penale a carico di Gabriella Argentiero + 67), affidate su delega del giudice istruttore all'ispettore di polizia Domenico Mercaldo, portarono all'isola di Pantelleria, utilizzata dai terroristi come base logistica. Il 26 giugno 1980, però (il giorno prima del disastro) il giudice decise di disdire la prenotazione e rinviare il viaggio in Sicilia.

a) La nota del SISMI del 18 luglio 1981

La tesi che la strage di Ustica sarebbe derivata da un attentato contro il giudice istruttore di Firenze venne ripresa anche dal SISMI, in una nota informativa datata 18 luglio 1981: «Lo stesso dottor Vincenzo Tricomi rivelò al capo centro di Firenze [il colonnello Federigo Mannucci Benincasa, *nda*] di essere fortunatamente sfuggito al disastro avendo dovuto rinviare, per circostanze fortuite, il viaggio a Palermo già prenotato col volo in oggetto del disastro [...]. Per quanto era dato conoscere ad un anno dal disastro, le perizie avrebbero escluso l'ipotesi dell'avaria e privilegiato quelle dell'azione di un missile aria-aria o dello scoppio di un ordigno depositato a bordo. Alla luce di ciò era pertanto ipotizzabile la finalità di un attentato il cui obiettivo poteva – verosimilmente – essere l'eliminazione fisica del citato magistrato allo scopo di bloccarne l'attività in corso. Motivi e modalità del viaggio in Sicilia del magistrato erano a conoscenza di un ristretto numero di persone nell'ambiente della Procura della Repubblica, dell'Ufficio Istruzione del Tribunale e della DIGOS di Firenze. Quest'ultimo ufficio era interessato in quanto un suo elemento, già incaricato delle indagini in questione, avrebbe dovuto accompagnare il Tricomi con lo stesso volo in Sicilia, per coadiuvarlo nel prosieguo dell'inchiesta. L'elemento della DIGOS, pur non figurando nella lista dei passeggeri, avrebbe provveduto prima alla prenotazione e quindi alla disdetta in un primo momento per il solo magistrato e successivamente anche per se stesso [...]. In tale contesto – concludeva l'appunto del SISMI – potrebbe inserirsi come *depistaggio* da parte dei mandanti la diffusione della falsa notizia circa la presenza a bordo dell'aereo del noto Marco Affatigato».

b) Il rapporto Parisi

Su questa vicenda – il 12 luglio 1990 – l'ex capo della Polizia Vincenzo Parisi consegnò al giudice istruttore Vittorio Bucarelli un rapporto di dieci pagine nel quale fra l'altro si legge: «il 5 marzo 1982, la Questura di Trapani attirò l'attenzione su un articolo apparso sul settimanale «*L'Europeo*» del 3 agosto 1981 che conteneva un'intervista [a firma di Andrea Pamparana, *nda*] al giornalista Umberto Giovine, direttore di «*Critica Sociale*», il quale aveva avanzato l'ipotesi che il DC9 precipitato fosse stato abbattuto da un missile aria-aria lanciato da un aereo Mig 23, per uccidere

un magistrato che doveva trovarsi a bordo, ma che, poco prima della partenza, aveva rinunciato al viaggio. Il giudice veniva individuato nel magistrato istruttore del Tribunale di Firenze, dottor Tricomi, che stava indagando su un traffico di droga, informazioni militari ed armi alla Libia [...]. L'intervista al giornalista Giovine fu nuovamente presa in considerazione dalla Direzione Centrale della Polizia di Prevenzione che, il 13 giugno 1988, chiese alla Questura di Milano di esperire accertamenti in merito ad una segnalazione telegrafica inviata al Ministero dell'interno, il 7 giugno precedente, da parte dei segretari milanesi del Movimento per la lotta contro l'antisemitismo. I firmatari del messaggio, Lino F. Cerva e Franco Levi, ribadivano la versione secondo la quale il disastro aereo era da attribuire ad un attentato in danno al giudice Vincenzo Tricomi, impegnato nell'indagine su un traffico di armi che esponenti palestinesi, tramite la Libia, avrebbero fatto pervenire a terroristi italiani di Prima Linea, utilizzando come base l'isola di Pantelleria».

Franco Levi dichiarò poi alla polizia che il nome Lino F. Cerva era l'anagramma del suo stesso nome e che aveva deciso di diffondere quella nota per indurre il Ministero dell'interno, la stampa e altre autorità a prendere più sul serio la pista Tricomi e stimolare indagini più approfondite in quella direzione.

Sempre sulla pista Tricomi, l'ex direttore del SISDE, Riccardo Malpica - ascoltato in sede formale dalla Commissione il 27 giugno 1990 (56ª seduta) - ebbe a dichiarare: «Nel 1988, il Gabinetto del ministro [dell'interno, *nda*] ci invia un telegramma inviato dai segretari del MOLCA (che sarebbe il Movimento per la lotta contro l'antisemitismo), un certo Cerva ed un certo Levi, riguardante questo argomento, nel quale si dice... Mi riferivo allora ad un documento del Gabinetto del ministro che a sua volta lo aveva ricevuto dal Gabinetto della presidenza: "a sua eccellenza onorevole Ciriaco De Mita, presidente del Consiglio: il DC9 era in ritardo. Se qualcuno gli aveva teso un agguato aveva dovuto attenderlo a lungo esaurendo il carburante. L'agguato potrebbe essere stato organizzato per eliminare un magistrato..." - qui c'è l'ipotesi del magistrato - "il giudice fiorentino di origine siciliana Vincenzo Tricomi che aveva prove di un traffico di armi tra la Libia e i terroristi di Prima Linea. Tricomi sapeva che dodici mitra *Kalashnikov* e bombe sarebbero stati consegnati agli uomini di Habbash". Ora, ricevuta questa nota, noi abbiamo fatto subito un appunto al dipartimento della Pubblica Sicurezza e al ministro».

c) La versione della Procura di Roma

I pubblici ministeri impegnati nell'indagine sul disastro del DC9 nella loro requisitoria del 31 luglio 1998 hanno evidenziato quanto segue: «Già in precedenza il giudice era stato oggetto di un progetto di attentato da parte di Prima Linea, in coincidenza con l'omicidio del giudice Alessandrini [cfr. Capitolo IV - § 7. *L'eversione di sinistra, nda*], che invece fu effettivamente ucciso il 29 gennaio 1979. Mai, in nessun procedimento, è

emerso il benché minimo elemento che possa far ritenere che membri dell'organizzazione Prima Linea avessero in animo di utilizzare, per uccidere il dottor Tricomi, mezzi così clamorosi e totalmente estranei alla progettualità di quella organizzazione».

Questa valutazione, però, crea le premesse per un interrogativo d'obbligo: perché i sospetti di questo ipotetico sabotaggio vengono fatti cadere soltanto su Prima Linea e non, per esempio, sugli stessi esponenti palestinesi o libici coinvolti sempre in quella vicenda? Ma questo i magistrati non lo spiegano. E poi aggiungono: «Non vi sono dunque elementi che consentano di individuare nel dottor Tricomi il bersaglio originario dell'attentato. Questa ipotesi viene ripresa da Mannucci Benincasa in maniera del tutto anomala. Invece di farne oggetto di segnalazioni formali e di accertamenti, egli la suggerisce in maniera anonima, presentandosi sotto falso nome a due giornalisti perché veicolassero la notizia in un contesto di suggestioni depistanti le indagini bolognesi. Non si è riusciti a individuare con certezza il momento in cui Mannucci venne a conoscenza della vicenda Tricomi. Egli afferma di averlo saputo direttamente dal giudice e inizialmente situa l'incontro nell'ottobre-novembre 1980. In seguito sposta la data al maggio 1981, ma anche tale spostamento non è credibile, anche perché in contrasto con il ricordo di Tricomi, che situa un incontro conviviale con Mannucci, nel quale si parlò dell'episodio, intorno alle feste di Natale 1980 (forse nel gennaio). Tale incontro, peraltro, secondo la ricostruzione del Mannucci sarebbe stato non il primo, ma il secondo nel quale si parlò della prenotazione disdetta (il primo sarebbe avvenuto per strada). Certamente, Mannucci consegnò a Tricomi, a distanza di tempo dal primo incontro, anche la lista dei prenotati e delle disdette e che il Tricomi ha consegnato in sede di esame testimoniale [...]. Che il Mannucci fosse già a conoscenza della vicenda (che peraltro doveva circolare negli ambienti giudiziari fiorentini, nei quali Mannucci era ben addentro, giacché oltre a Tricomi dovevano viaggiare sul DC9 anche alcuni sottufficiali e tutti questi ne parlarono tra loro e con altri già nei giorni immediatamente successivi al fatto) quanto meno sin dall'autunno 1980 risulta poi dalle dichiarazioni di Umberto Nobili [ufficiale addetto al SIOS Aeronautica, *nda*], a Mannucci molto legato e che da questi apprese di un possibile collegamento della distruzione dell'aereo sia con il rinvenimento del Mig 23 che con la supposta presenza del giudice».

In conclusione, per la pubblica accusa, il capo centro CS del SISMI di Firenze (Mannucci Benincasa appunto) ha assunto un ruolo di primo piano e determinante «nell'inquinamento delle indagini sulla strage di Bologna», propalando informazioni false al fine di mettere in correlazione quest'ultimo fatto con il disastro dell'aereo dell'Itavia.

NOTE DEL CAPITOLO II

(1) Dalla relazione sul disastro aereo del 27 giugno 1980 del generale Franco Pisano, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, consegnata il 12 maggio 1989 a Valerio Zanone, ministro della difesa dal 28 luglio 1987 al 21 luglio 1989: «1) - Il sistema [di controllo del traffico aereo], gestito dall'Aeronautica Militare, è predisposto per mantenere un ordinato e spedito flusso di traffico e prevenire collisioni tra aeromobili a terra e in volo ed è regolato dalle norme ICAO [*International Civil Aviation Organization* - convenzione di Chicago del 1944 ratificata con legge del 17 aprile 1956 n° 561 e relativi annessi non ancora ratificati, *nda*]. Altre finalità del Sistema sono quelle connesse all'assistenza meteorologica, al servizio di assistenza in volo ed al servizio di soccorso aereo. 2) - La struttura del Sistema è articolata in quattro Centri di Controllo del Traffico Aereo e delle Informazioni Aeronautiche (ACC-FIC). Lo spazio aereo è ripartito in: - spazi aerei controllati, che comprendono le aerovie, le regioni terminali di controllo (TMA) e le zone di controllo di avvicinamento (CTR) [...]. 3) - Ogni velivolo in volo deve mantenere costantemente il contatto radio bilaterale con l'ente di controllo competente per territorio, in modo tale da poter essere sempre seguito in ogni fase del volo dal decollo all'atterraggio. Tuttavia, lo spazio aereo al di sopra delle acque internazionali fra la penisola e le isole maggiori potrebbe essere interessato da traffico non controllato, ai sensi dell'art. 3 della citata convenzione di Chicago, che prevede la non applicazione delle norme della convenzione stessa agli aeromobili militari, di Stato, di dogana e polizia [...]. Il punto di coordinate 39° 43'N - 12° 55'E [identiche, quindi, alle coordinate citate nella relazione preliminare della Commissione Luzzatti del 31 luglio 1980, *nda*] - punto di scomparsa del DC9 Itavia dagli schermi *radar* - è posto in una aerovia sovrastante le acque internazionali ed è nell'area di giurisdizione dell'ACC di Roma. È di poche miglia al di fuori dell'area di controllo *radar*: di tale ACC e quindi posto in area di controllo procedurale. Tuttavia, è un punto in cui i *radar* Marconi e Selenia di Roma Controllo, per le loro caratteristiche tecniche teoriche, potrebbero ancora rilevare la traccia di un velivolo in funzione del tipo e della quota in volo». Il sistema si avvale, quindi, di due apparati *radar* (di fabbricazione Marconi e Selenia) posizionati a Fiumicino i cui dati, tramite ponte radio, vengono trasmessi a Ciampino per essere registrati.

(2) Questi i nomi delle vittime (esclusi i quattro membri dell'equipaggio, già citati): Cinzia Andres, Luigi Andres, Francesco Baiamonte, Paola Bonati, Alberto Bonfietti, Alberto Bosco, Maria Vincenza Calderone, Antonella Cappellini, Giuseppe Cammarota (carabiniere in forza al VII battaglione di Laives - Bz), Arnaldo Campanini, Antonio Candia, Giovanni Cerami, Maria Grazia Croce, Francesca D'Alfonso, Salvatore D'Alfonso, Sebastiano D'Alfonso, Michele Davì, Giuseppe Calogero De Cicco, Elvira De Lisi, Francesco Di Natale, Antonella Diodato, Giuseppe Diodato, Vincenzo Diodato, Giacomo Filippi, Vito Fontana, Carmela Fullone, Rosario Fullone, Vito Gallo, Guelfo Gherardi, Antonio Greco, Bertha Gruber, Andrea Guarano, Vincenzo Guardi, Giacomo Guerino (carabiniere in forza al VII battaglione di Laives - Bz), Graziella Guerra, Rita Guzzo, Giuseppe La China, Gaetano La Rocca, Paolo Licata, Maria Rosaria Liotta, Francesca Lupo, Giovanna Lupo, Giuseppe Manitta, Claudio Marchese, Daniela Marfisi, Tiziana Marfisi, Erica Mazzel, Rita Mazzel, Maria Assunta Mignani, Annino Molteni, Guglielmo Norrito, Lorenzo Ongari, Paola Papi, Alessandra Parisi, Francesca Parrinello, Carlo Parrinello, Anna Paola Pellicciani, Antonella Pinocchio, Giovanni Pinocchio, Gaetano Pinocchio, Gaetano Prestileo, Andrea Reina, Giulia Reina, Costanzo Ronchini, Marianna Siracusa, Maria Elena Speciale, Giuliana Superchi, Antonio Torres, Giulia Maria Concetta Tripiciano, Pierpaolo Ugolini, Daniela Valentini, Giuseppe Valenza, Massimo Venturi, Marco Volanti, Maria Volpe, Alessandro Zanetti, Emanuele Zanetti, Nicola Zanetti.

(3) L'Itavia, su richiesta del pubblico ministero Aldo Guarino, trasmise il 14 luglio 1980 un elenco con le generalità dei comandanti e co-piloti «che hanno volato sull'aeromobile DC9 I-TIGI nel periodo 26 marzo-27 giugno 1980». Nella lista compare infatti Adriano Ercolani, nato a Roma il 13 novembre 1939. Il 9 agosto 1980, dopo quindi l'uscita dell'intervista su «*La Repubblica*» e una settimana dopo la strage di Bologna, al comandante Ercolani venne indirizzata una lettera di minacce di morte dal contenuto criptico: «Se lei ha ritrattato davanti ai magistrati quello che ha affermato lo faremo fuori. Non le daremo il tempo che faccia la stessa fine dei suoi colleghi. Dica all'Itavia che è tutto un *bluff* la faccenda delle macchine americane che avrebbero fotografato il punto

dove è caduto il DC9. Non vuol spendere soldi per tirare fuori i corpi dei nostri cari e vedrà che eccidio! Altro quello di Bologna».

(4) La sfera terrestre è stata suddivisa in un grigliato formato da 360 meridiani e 180 paralleli. I numeri 180 e 360 sono stati ricavati dalla necessità di operare con archi di cerchio (circonferenze e angoli) cioè con entità geometriche definibili in gradi (°), primi (') e secondi (''). La suddivisione convenzionale dei paralleli è tale che se ne contano 90 nell'Emisfero Nord e 90 nell'Emisfero Sud. I meridiani, invece, passando per il Polo Nord e Polo Sud (sono infatti semicerchi massimi), risultano perpendicolari ai paralleli. Il meridiano di riferimento è quello che passa per Greenwich (Londra): meridiano 0. Ogni slittamento ad Occidente o ad Oriente rispetto a questo, indica un punto ad Est o Ovest. Ecco il motivo del GMT (*Greenwich Mean Time*) dunque. Le unità di misura, come si è detto, sono i gradi, i primi e i secondi. Un *grado* corrisponde a 60 miglia marine (un miglio: 1851,85 metri). Un *primo* corrisponde ad un miglio e un *secondo* a 30, 86 metri. D'altra parte, il metro lineare è definito come la 40milionesima parte della circonferenza terrestre (all'Equatore misura 40 mila chilometri).

(5) Sempre dalla Relazione Pisano: «2) - Per assolvere i compiti assegnati, il Sistema di Difesa Aerea è basato su Centri Radar dislocati opportunamente sul territorio nazionale che fanno capo a due Centri Operativi di Settore (SOC), situati rispettivamente a Monte Venda (1° SOC) e Martina Franca (3° SOC), organicamente e fisicamente inseriti nei rispettivi Comandi Operativi di Regione (ROC). Ai SOC fanno capo anche i reparti di intercettori pilotati e teleguidati (missili), il cui impiego ai fini della sorveglianza è disposto dallo stesso SOC o, per sua delega, da un Centro Radar. Dei Centri Radar in questione alcuni operano in automatizzato altri in fonetico manuale. Nei centri automatizzati la generazione della simbologia di una traccia e la registrazione della stessa su nastro avvengono automaticamente solo nel caso in cui il *radar* abbia rilevato almeno cinque ritorni le cui posizioni siano congruenti con quelle di un oggetto volante con velocità compresa tra i 50 nodi e Mach 3 (da circa 90 km a circa 3200 km ora). Questo requisito, come tutti i centri automatizzati della NATO, è scaturito dalla sentita necessità di evitare che venissero presi in considerazione i ritorni *radar*, abbastanza frequenti, dovuti ad ostacoli fissi e/o ritorni anomali della propagazione *radar*: propagazione che - come noto - varia in funzione delle condizioni atmosferiche. Trattasi di quei ritorni *radar*, comunque definiti *falsi plots*, che, ove presi in considerazione dal Sistema, potrebbero causare inutile allarme alla Difesa Aerea. 4) - il controllo dell'area del Medio e Basso Tirreno risale alla competenza dei Centri Radar di Licola e Marsala. Mentre quest'ultimo è di tipo automatizzato, il primo opera in modo fonetico-manuale. La differenza fondamentale fra le due modalità è legata alla presenza o meno di apparecchiature di elaborazione dati. È immediata, dunque, la constatazione che le operazioni svolte in modo fonetico manuale sono maggiormente soggette ad errori, imprecisioni ed approssimazioni imputabili al fattore umano. Con particolare riferimento alla zona in cui è avvenuto l'incidente del DC9 Itavia, si osserva che l'integrazione delle coperture dei *radar* dei citati Centri è tale che un veicolo di linea tipo DC9 può essere rilevato sul punto 39° 43'N e 12° 55'E fino ad una quota minima di 8.000 piedi, mentre un velivolo da caccia senza sistema di identificazione sullo stesso punto è al limite della rilevabilità già a 25.000 piedi. Ciò in quanto la visuale del Centro Radar di Marsala sul punto in questione è compromessa dalla presenza del monte Erice. Ovviamente i limiti di rilevabilità dinanzi citati variano considerevolmente spostandosi dal predetto punto».

(6) Sempre dalla Relazione Pisano: «In caso di incidenti aerei la direzione delle operazioni compete all'Aeronautica militare ai sensi del decreto-legge 1° giugno 1978. 2) - Il territorio di responsabilità italiana è ripartito in due aree che fanno capo ai due già menzionati ROC che dirigono le operazioni tramite gli RCC, fisicamente inseriti nella stessa sede dei ROC, ed i Sottocentri di Coordinamento e Soccorso (RSC) situati a Ciampino e Cagliari con una propria area di competenza. 3) - Il punto 39° 43'N 12° 55'E è nell'area del RSC di Ciampino, che fa capo a RCC di Martina Franca. Mentre quest'ultimo Centro non dispone di mezzi di comunicazione TBT in fonìa con gli aeromobili impiegati nelle operazioni di soccorso, tali mezzi sono invece disponibili presso il RSC di Ciampino, ubicato nella stessa sede del controllo del Traffico Aereo di Roma».

(7) In seguito ad una serie di illazioni (per lo più di carattere giornalistico), il 23 novembre 1988, l'allora presidente del Consiglio Ciriaco De Mita (DC), «di concerto con il Ministro della difesa» Valerio Zanone (PLI), nominava con decreto una commissione governativa per condurre «un'indagine specificatamente diretta ad esaminare, coordinare e valutare tutti gli elementi raccolti dal Ministro della difesa e da altre Amministrazioni pub-

bliche, alla luce di un completo quadro dei dati già a disposizione e ulteriormente acquisibili in campo internazionale», relativamente alla sciagura aerea del 27 giugno 1980. A presiedere la Commissione venne scelto il dottor Carlo Maria Pratis, magistrato, *ex* presidente della Corte Costituzionale. Gli altri componenti erano: i generali Emanuele Annoni e Alessandro d'Alessandro, i professori Carlo Buongiorno e Luigi Pascale, l'ambasciatore Egidio Ortona e l'ammiraglio Ugo Pizzarelli. La Commissione iniziò i suoi lavori il 5 dicembre 1988 e li terminò il 10 maggio 1989, giorno in cui presentò al presidente del Consiglio l'esito del suo lavoro sotto forma di elaborato (classificato Riservato) di 106 pagine. L'*ex* capo del Governo, Ciriaco De Mita, ha così spiegato i motivi che lo spinsero a nominare questa commissione: «Come presidente del Consiglio sono stato interessato una prima volta a questa vicenda per una richiesta del magistrato Bucarelli, nel mese di giugno 1988, il quale chiedeva di liberare il giudice dal segreto di Stato. Come governo deliberammo di sciogliere il giudice dal segreto di Stato. In seguito alla trasmissione di un servizio televisivo, credo a novembre, che adombrava l'ipotesi del missile, anche per le discussioni che insorsero, chiedemmo al Ministro della difesa di riferire al Consiglio dei Ministri prima di rispondere in Parlamento [...]. Su questa circostanza si aprì una discussione nel Consiglio dei ministri. Discutemmo se fosse il caso o meno di dar vita ad una ulteriore 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 d'indagine – e, d'accordo con il magistrato [si tratta invece del giudice istruttore Vittorio Bucarelli, *nda*] 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» [audizione di Ciriaco De Mita del 14 novembre 1991 - 95ª seduta – Commissione stragi].

⁽⁸⁾ Il 29 settembre 1980, i membri della Commissione del Ministero dei trasporti presieduta dall'ingegner Carlo Luzzatti, insieme al sostituto procuratore della Repubblica di Roma Giorgio Santacroce, un tecnico della Selenia ed uno dell'Itavia, si recarono negli Stati Uniti, presso la sede del *National Transportation Safety Board* (NTSB) di Washington per avere una «valutazione» sui dati *radar* relativi alla rotta del DC9. La perizia – elaborata dalle informazioni ricevute dal governo italiano e dalla stessa Douglas Aircraft Company e consegnata il 13 novembre 1980 – venne elaborata dall'ingegner John Mac Idull esperto del *Bureau of Technology* del NTSB. Sulla base delle «valutazioni analitico-matematiche» relative ai dati *radar* del Traffico Aereo (Roma Ciampino), l'esperto americano arrivò alla conclusione che il DC9 si disintegrò in volo. In un secondo elaborato – datato 25 novembre 1980 – Mac Idull aggiunse che in prossimità delle ultime battute *radar* del DC9 vi erano altre tracce che indicavano la presenza di un «oggetto volante non identificato» che, con rotta prima parallela e poi perpendicolare Ovest verso Est, stava attraversando ad alta velocità la stessa area (e nello stesso arco di tempo) interessata all'incidente dell'I-TIGI. Scriveva il sostituto Santacroce sei giorni prima di partire per Washington: «Nel quadro dell'inchiesta giudiziaria relativa alla vicenda in oggetto [disastro aereo DC9 Itavia del 27 giugno 1980], in corso di istruzione sommaria presso il mio ufficio, sono previsti a partire da martedì 30 settembre p.v. una serie di incontri a Washington (Stati Uniti) fra i membri delle tre commissioni di inchiesta che si interessano del disastro (quella tecnico-formale di nomina ministeriale, quella dell'Itavia e il collegio dei periti nominati dal magistrato inquirente) alla *Federal Aviation Administration* (FAA) e il *National Transportation Safety Board* (NTSB), che è il massimo organo statunitense che vigila sulla sicurezza dei trasporti, allo scopo di valutare – ferma restando la possibilità di un controllo incrociato effettuato prendendo le mosse dai dati alla base delle registrazioni *radar* – le diverse ipotesi scaturite dalle valutazioni analitico-matematiche dei risultati forniti dalla società Selenia incaricata di decifrare i dati stessi». In poche parole, ai tecnici americani del FAA e del NTSB venne fornito un tracciato *radar* ricavato dai dati decifrati dalla Selenia. Tuttavia, viste le macroscopiche incongruenze tra l'ultimo punto noto dell'aereo in volo e le coordinate geografiche relative alla zona dove vennero ripescati i cadaveri delle vittime e alcuni resti del DC9, quei dati *radar* potrebbero non essere attendibili al 100 per cento. D'altronde, degli scarti sull'ordine dei 30 o 60 chilometri a Nord-Ovest rispetto la zona dell'incidente alimentano questo dubbio: contrasti oggettivi di quest'ordine di grandezza, se presi in seria considerazione, rischiano di far saltare tutte le certezze sulla rilettura della traiettoria del DC9 negli ultimi istanti prima della tragedia.

⁽⁹⁾ Sergio Bonifacio, triestino, classe 1944, ha così ricostruito quanto accadde quella notte: «Quel giorno ero comandato in servizio di allarme dalle 8 del 27 giugno alle 8 del

28 giugno 1980. Il servizio di allarme consisteva nell'essere pronti al decollo in tempi prefissati per qualsiasi necessità. Verso le 22,20 circa venivo avvisato dalla Centrale Operativa del 30° Stormo che potevo essere chiamato in missione di soccorso perché un velivolo DC9 non aveva rispettato i tempi di atterraggio e non rispondeva alle chiamate. Sono andato subito in Sala Operativa per seguire le fasi dello sviluppo del soccorso e la preparazione della missione. All'inizio su mia valutazione ho pensato di identificare l'area che avrei dovuto esplorare e poi successivamente con il navigatore e con l'equipaggio sopraggiunto composto di 13 persone me compreso [Piero Pinna, Gianfranco Rizzo, Sandro Sanna, Giuseppe Gambaletta, Giuseppe Tornusciolo, Fiorenzo Mogno, Alessandro Bigazzi, Carlo Barbone, Sabino Pinto, Enzo Masella, Claudio Cusinu e Vincenzo Maldera] abbiamo preparato tutto il necessario (piano di volo, disposizioni per le ricerche, impiego del *radar*). Non ricordo l'ora esatta di decollo, credo che fossero le 2,30 circa. Giungemmo sull'area prefissata a Sud del *punto Condor* ed iniziammo le ricerche. Il *punto Condor* è il punto dell'aerovia dopo il quale è stato perso il contatto *radar* con il DC9. Abbiamo investigato ciò che appariva sul mare nella zona, identificando addirittura le scritte apposte su buste di plastica di spazzatura, tanto eravamo bassi, a circa 100 piedi dal mare, senza individuare nulla che potesse essere attribuito all'aeroplano. Alle 7 del 28 giugno 1980, un elicottero che partecipava alla missione di soccorso mi ha chiamato e mi ha detto che stava lasciando una zona per termine dell'autonomia di carburante e che sorvolava un punto sul quale era apparsa sul mare una macchia d'olio o cherosene. La feci marcare con un fumogeno e mi diressi sul punto ove giunsi dopo tre o quattro minuti. Vidi la chiazza di unto in superficie di forma circolare di circa 50 metri di larghezza. Era circolare e con il passare del tempo si allungò nel senso del vento. Il che mi confermava che era uscita di poco. Concentrai le mie ricerche sul punto non rilevando niente in superficie oltre la macchia [...]. Dopo circa un'ora, sono affiorati cuscini, sedili e salvagenti sgonfi attribuibili pertanto all'aeroplano. Da questo momento ho attribuito ciò che vedevo all'aeroplano scomparso, avvertendo l'azione militare di controllo dell'operazione che si trattava dei resti del DC9. Verso un'ora più tardi, circa le 9, sono comparsi i primi due cadaveri, uscendo dalla macchia oleosa. Furono avvistati dalla vedetta anteriore dell'*Atlantic* che disse addirittura che al secondo mancava una gamba. Io vidi dei cadaveri nel passaggio successivo. Via via sempre dallo stesso punto sono affiorati cadaveri sino al numero di 37 [...]. Sul numero dei cadaveri ne sono certo perché di ognuno a mano a mano segnavo il sesso e l'abbigliamento». Giuseppe Gambaletta, sostituto pilota in missione con il *Breguet Atlantique* comandato da Bonifacio, ha aggiunto: «Abbiamo raggiunto il fumogeno ed abbiamo notato la chiazza, che però era appena visibile. Siamo rimasti sulla zona ad orbitare per un'ora, un'ora e mezza e [poi] abbiamo cominciato a notare degli oggetti che venivano a galla. Sulle prime non si riuscivano a distinguere. Poi abbiamo identificato dei salvagenti, dei cuscini e quindi i primi corpi. L'affiorare degli oggetti e dei corpi è durato un certo tempo: un'ora e più. In una prima fase gli oggetti e i corpi sono emersi in una zona ristretta ed allungata e quasi a grappoli, cioè ne fuoriuscivano diversi e a breve distanza di tempo. In una seconda fase, gli oggetti e i corpi emergevano più raramente, distanziati cioè nel tempo e più dispersi sulla superficie del mare, con ogni probabilità per effetto di correnti». Il capitano Alessandro Bigazzi, all'epoca pilota e coordinatore tattico del *Breguet Atlantique* ha affermato: «Abbiamo cominciato a vedere oggetti in trasparenza, cioè ancora immersi a poca profondità, quasi a pelo d'acqua. Abbiamo visto una grande quantità di oggetti ed in una prima fase non li abbiamo idenificati. Si trattava comunque di oggetti della dimensione di una valigia. Siamo rimasti sul punto ed abbiamo notato l'affiorare di altri oggetti, sempre di piccole dimensioni. Comunque non c'era alcun elemento che ci desse la certezza che quello fosse il posto di caduta dell'aereo. Successivamente abbiamo notato quella che in gergo si chiama *naca* o che comunque c'è apparsa tale e che è il rivestimento esterno del motore. Questo rivestimento non so di quale materiale sia per i DC9. Per quanto ho visto io, non era assolutamente collegata ad altre strutture. Era del tutto isolata. Era di colore bianco. Quasi contemporaneamente abbiamo identificato il primo cadavere. A questo punto siamo stati sicuri che quello fosse il posto d'impatto e lo abbiamo comunicato a SAR (*Search And Rescue*) di Roma. Immediatamente dopo una grossa unità navale, mi sembra il Doria, ed un rimorchiatore civile, che erano ad una ventina di miglia, così mi sembra, si sono diretti sul luogo». Anche il comandante Bonifacio vide affiorare la *naca* di una turbina dell'aereo: «Il che stava a dimostrare che il motore era ancora lì». Poi cerca dare una spiegazione a quella serie di eventi: «Mi sono posto il quesito del perché il velivolo fosse stato trovato sul fondo in pezzi. Per una legge fisica, se le due pressioni si equivalgono (pressione interna ed esterna) sarebbe arrivato sul fondo intatto. La spiega-

zione che per la mia esperienza mi sembra plausibile è la seguente: il velivolo affondava per il suo peso e per il peso dell'acqua imbarcata con una velocità superiore a quella che portava le infiltrazioni d'acqua a compensare le due pressioni. E quindi, ad un certo punto, non essendosi infiltrata nel velivolo acqua sufficiente a pareggiare le due pressioni, la struttura ha ceduto liberando nafta, olio, corpi e salvagenti. Penso che se la falla sulla fusoliera fosse stata di dimensioni sufficienti, il velivolo sarebbe andato giù senza disintegrarsi».

⁽¹⁰⁾ Quello che segue è l'elenco dei cadaveri riconosciuti dei 38 ripescati: Maria Speziale, Nicola Zanetti, Andrea Guarano, Maria Volpe, Rosa De Dominicis, Anna Pellicciari, Giovanna Lupo, Antonella Cappellini, Maria Grazia Croce, Annino Molteni, Giovanni Pinocchio, Tiziana Marfisi, Giulia Tripiciano, Giuseppe La China, Alessandro Zanetti, Alessandra Parisi, Antonella Pinocchio, Francesco Di Natale, Emanuele Zanetti, Giuseppe Valenza, Marianna Licata, Daniela Valentini, Giuseppe Cammarota, Antonino Greco, Maria Vincenza Calderone, Martha Gruber, Carmela Fullone, Gaetano La Rocca, Maria Rosaria Liotta, Diodato Giuseppe, Francescopaolo Baiamonte, Claudio Marchese, Sebastiana D'Alfonso, Rita Guzzo, Giacomo Guerino. In più vennero ripescati resti umani di tre cadaveri: uno non identificato, del cuoio capelluto e poi attribuiti a Giulia Reina.

⁽¹¹⁾ Stando al rapporto finale del Dipartimento Marittimo di Napoli dell'11 agosto 1980, alle operazioni di recupero parteciparono sei unità della Marina Militare (incrociatore Andrea Doria, che assume il comando tattico della zona, *on scene commander* navi Orsa, Alpino, Ardito, Impavido, l'Audace e il rimorchiatore Prometeo), cinque motovedette della Guardia di Finanza e una (307) della Capitaneria di Porto di Palermo nonché otto navi della Marina Mercantile (fra cui la Bannock, la Buccaneer e la motonave Carducci).

⁽¹²⁾ La Bannock, che la mattina del 28 giugno 1980 su segnalazione della motonave Carducci recuperò il cono di coda del DC9, è una nave oceanografica del CNR, noleggiata dalla società Tecnospace srl di Genova: la ditta che nel settembre del 1985 - su incarico del collegio peritale presieduto dal professor Massimo Blasi, nominato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli - preparò lo studio per la localizzazione ed il recupero del relitto dell'aereo e che suggerì - quale impresa adatta a questo tipo di lavoro - il nome della francese *Ifremer*. La Bannock venne concessa all'Italia nel 1962 dal governo degli Stati Uniti. «Essa prende il nome - si legge nello studio di fattibilità della società Tecnospace - da un capo tribù pellerossa ed è un *ex* rimorchiatore oceanico di salvataggio della Marina militare USA. L'allestimento della nave oceanografica è stato eseguito presso le Officine Allestimento e Riparazioni Navi di Genova OARN a cura del Consiglio Nazionale delle Ricerche nel 1963».

⁽¹³⁾ Le dichiarazioni di Enrica Giorgetto - il 30 giugno 1980 - vengono così verbalizzate dai funzionari della Questura di Lucca: «Sono venuta a conoscenza che mio figlio Marco si fosse trovato in detto aereo la mattina del 29 corrente, perché mia cognata Carmela Carrai ha avuto la notizia da una zia, Concetta Picone, residente a Palermo, la quale la mattina del 29, aprendo il giornale, ha letto la notizia che Marco si trovava sull'aereo. Ho assicurato mia cognata che avevo parlato il sabato alle ore 21,30 con mio figlio. In famiglia abbiamo commentato la notizia e mi sono ricordata che anche il giorno precedente, sempre telefonicamente, ho avuto contatto con Marco. In merito, devo precisare che il giorno 29, cioè domenica, alle 14,30, mio figlio Marco mi ha telefonato perché anche lui aveva letto la notizia sulla stampa. Nella circostanza mi ha chiesto anche di telefonare in Questura, per smentire la notizia ed ha voluto il numero di telefono di quest'ufficio, che anche lui avrebbe telefonato. Non so dirvi da dove mio figlio abbia telefonato, anzi vi dico che è all'estero».

⁽¹⁴⁾ Al momento del disastro di Ustica, l'Itavia contava su una flotta così composta: quattro DC9 (escluso l'I-TIGI precipitato), quattro Fokker olandesi F28 e un Cessnae 402. In relazione all'incremento di attività anche in campo charteristico - ha affermato il ministro dei trasporti Rino Formica l'8 luglio 1980 al Senato - la società ha altresì assunto, in esecenza, 3 velivoli di proprietà americana con autorizzazione ministeriale del settembre 1978 e iscrizione nel registro esercenti circoscrizione aeroportuale di Ciampino». La compagnia poteva contare inoltre su nove scali nazionali. Nel 1979, trasportò (in Italia e all'estero con le linee *charter*) circa un milione di passeggeri.

⁽¹⁵⁾ Quel giorno, al Senato venne presentata la seguente mozione (i firmatari, oltre Gualieri, erano: Morandi, Stefani, Branca, Flamigni, Spadaccia, Mancino, D'Amelio, Ber-

tone, Miana, Pinto, Barsacchi, Petronio, Bonifacio, Mineo, Murmura, Urbani, Montalbano, Mascagni, Talassi, Giorgi, Grossi e Rossanda): «Valutate le condizioni di insicurezza e disservizio nelle linee servite dalla società Itavia, di cui la recente tragedia dell'aereo caduto nel tratto Bologna-Palermo è solo l'ultima manifestazione, chiede al Governo di considerare se non si impongano urgenti ragioni per la revoca delle concessioni a tale società ed il loro trasferimento alla società di bandiera; di non limitarsi ad indagare sulle condizioni di efficienza dell'aereo disintegratosi in volo, ma anche su quelle di tutti gli aeromobili della società Itavia, sulla loro adeguatezza alle concessioni ottenute, sul servizio a terra e su ogni altro elemento tecnico ed amministrativo; impegna, inoltre, il governo a riferire al Senato entro il 30 settembre 1980».

⁽¹⁶⁾ In realtà, il Governo, su informazioni dell'Aeronautica Militare, escluse fin dall'inizio la collisione del DC9 con aerei militari italiani. Questo è uno dei pochi punti fermi dell'intera vicenda: l'aereo di linea non si è scontrato in volo con nessun altro velivolo.

⁽¹⁷⁾ Ai sensi dell'articolo 776 del codice della navigazione, venne concesso negli anni alla società Aerolinee Itavia spa l'esercizio di diversi servizi di trasporto aereo di linea con i seguenti provvedimenti:

- a) decreto del Presidente della Repubblica 8 maggio 1968;
- b) decreto del Presidente della Repubblica 22 ottobre 1970;
- c) decreto del Presidente della Repubblica 10 agosto 1972;
- d) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1975.

Infine con decreto del Presidente della Repubblica del 24 maggio 1979 venivano concesse all'Itavia spa 53 rotte di servizio. La sospensione e la revoca della concessione, per motivi di pubblico interesse, sono previste dall'articolo 785 del codice della navigazione. Inoltre, il precedente articolo 784 prevede i casi di decadenza con riferimento anche all'atto di concessione. Nel caso dell'Itavia, il provvedimento ministeriale fu originato da una formale dichiarazione della società presieduta da Aldo Davanzali che non era in grado di esercitare le linee già autorizzate ed attivate.

⁽¹⁸⁾ La legge che prende il nome dall'ex ministro dell'industria, Romano Prodi, nasce con il decreto legge n. 26 del 30 gennaio 1979, poi convertito in legge (la n. 95) il 3 aprile 1979: «recante provvedimenti urgenti per l'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi».

⁽¹⁹⁾ Piero Attisani, nato a Roma nel 1932, figura nell'elenco dei comandanti e co-piloti che volarono (nel periodo dal 26 marzo al 27 giugno 1980) sull'I-TIGI fornito il 14 luglio 1980 dall'Itavia su richiesta della Procura della Repubblica di Palermo. L'ultimo volo di Attisani sul DC9 precipitato il 27 giugno risale al 1° maggio 1980.

⁽²⁰⁾ La commissione d'inchiesta tecnico-formale ministeriale venne nominata con decreto del Ministro dei trasporti il 28 giugno 1980 in base agli articoli 827 e 1326 del codice della navigazione. Come presidente venne nominativo il dottor Carlo Luzzatti della direzione generale dell'Aviazione Civile all'epoca direttore dell'aeroporto di Alghero. Come membri vennero prescelti: Antonio Uscio, Riccardo Presempio (direzione generale Aviazione Civile), Francesco Bosman (Registro Aeronautico Italiano), Aldo Mosti (Ministero della difesa aeronautica), Pietro De Luca (servizio sanitario FS) e due esperti Enzo Antonini e Gaetano Manno. La commissione congedò una prima relazione preliminare sul disastro del DC9 il 31 luglio 1980, trasmessa dal ministro dei Trasporti con lettera dell'8 agosto 1980 al Parlamento. In questo documento viene espressamente affermato che l'investigazione sull'incidente aereo venne condotta di concerto con i magistrati incaricati del caso (Aldo Guarino prima e Giorgio Santacroce poi): «Dai sopralluoghi effettuati a Palermo, per prendere visione dei reperti messi a disposizione dall'Autorità Giudiziaria, non sono emersi evidenze e indizi tali da suffragare una specifica ipotesi. Per tale ragione 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 dell'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 [...]. Inoltre è stata avanzata una serie di formali richieste di analisi e perizie all'A.G. di Palermo, che aveva provveduto a nominare dei periti d'ufficio per gli «atti urgenti». Altra richiesta è stata avanzata per il proseguimento delle ricerche ai fini della localizzazione delle parti sommerse del relitto. Allo stato attuale gli esperti medici della Commissione hanno relazionato sui risultati raggiunti nel loro settore. Premesso che non tutto quello che la Commissione aveva richiesto è stato effettuato, in quanto le salme sottoposte ad autopsia assommano a sette, quelle ad esame otoscopico a nove, quelle ad esame radiografico a dodici, e con una sola proiezione, un risultato certo è stato acquisito: i decessi sono avvenuti per effetto di *decompressione esplosiva*. Questo emerge dall'esame sia delle salme presumibilmente proiettate all'esterno del velivolo al momento della rottura dello stesso che di quelle precipitate in mare all'interno dell'aeromobile e che hanno perciò subito fatti traumatici molto gravi con amputazione di arti, detroncamenti e maciullamenti».

Il 13 dicembre del 1980, il Ministro dei trasporti trasmetteva al presidente della Camera, Nilde Iotti, la seconda relazione preliminare della Commissione Luzzatti, aggiornata al 5 dicembre. Nel rapporto si legge: «La Commissione ha condotto l'investigazione tecnica con notevoli ed obiettive difficoltà dovute alla scarsità degli elementi di indagine. Infatti il relitto comprensivo dei registratori di volo (*Cockpit Voice Recorder* e *Flight Data Recorder*) giace in fondo al mare e si ritiene che la sua individuazione sia estremamente difficile data la profondità (2.500-3.000 metri) e il fatto che l'aeromobile sia diviso in almeno due tronconi principali. Nella remota ipotesi che si possa arrivare a localizzare le parti, - il loro recupero appare tecnicamente impossibile e comunque di costi elevatissimi (dati USA per un'analoga operazione a soli 1.200 metri di profondità parlano di un costo di circa mezzo miliardo, costo 1978, per la sola individuazione ed un miliardo e mezzo per il tentativo di recupero). La Commissione arrivò quindi alla convinzione che, in base allo stato delle indagini e con gli elementi a disposizione, ragionevolmente si potevano escludere «le ipotesi di cedimento strutturale e della collisione in volo con altro velivolo».

Il 16 febbraio 1983, Luzzatti, informando il Ministro dei trasporti sullo stato dei lavori della Commissione e sottolineandogli che era ancora in attesa degli esiti delle analisi chimiche sui resti del DC9 disposte dal magistrato, gli trasmetteva uno «studio di fattibilità, con relativa analisi dei costi, per il recupero dei relitti a mare».

Il 22 settembre del 1983, in un'altra lettera indirizzata a Claudio Signorile, ministro dei trasporti, Carlo Luzzatti ribadiva la necessità di intervenire presso gli organi preposti al fine di conoscere gli esiti delle analisi chimiche: «D'accordo con il magistrato, dottor Giorgio Santacroce, sostituto procuratore della Repubblica di Roma, con il quale la Commissione ha sempre collaborato strettamente, ed a seguito di una visita di lavoro effettuata presso l'AIB ed il RARDE inglesi, nel corso della quale si apprese di particolari tecniche di ricerche di laboratorio, atte ad evidenziare eventuali tracce di esplosivo, vennero richieste ulteriori analisi al Laboratorio dell'Aeronautica militare sui reperti a disposizione [...]. La Commissione ritiene che il possesso dei citati documenti permetterebbe di proseguire le indagini fino ad arrivare a far luce definitivamente su questo inquietante episodio, che tanto scosse l'opinione pubblica italiana ed estera».

In effetti, Luzzatti - l'8 ottobre 1982 - scrisse al sostituto Santacroce chiedendogli di poter conoscere i risultati delle analisi nei laboratori dell'Aeronautica militare, «al fine, pertanto, di poter proseguire e possibilmente terminare i lavori» fermi al 16 marzo 1982, data di consegna della terza relazione definitiva sul disastro del DC9 (al paragrafo 3.2 si leggeva: «Causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno esplosivo 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»).

Il 25 marzo 1986, il presidente della Commissione ministeriale scrive una lunga lettera al Ministro dei trasporti nella quale, mentre dichiara che il compito affidato al suo organismo è ormai esaurito (di fatto Luzzatti scioglie la commissione «in mancanza di ulteriori elementi conoscitivi»), dall'altra pone alcuni punti fermi, dopo sei anni di investigazioni: «Comunque, a seguito di contatti presi dalla Commissione con l'AIB (*Accident Investigation Branch*) e con il RARDE (*Royal Research and Development Establishment*)

inglesi, a cui partecipò anche il magistrato inquirente, vennero da questi richieste, dietro suggerimento della Commissione, ulteriori analisi, che terminarono il 5 ottobre 1982 con il ritrovamento su alcuni reperti di tracce di esplosivo denominato T4 [...]. Purtroppo però l'evidenza delle tracce di esplosivo, pur confermando in maniera inequivocabile l'ipotesi della distruzione da ordigno esplosivo non è servita a sciogliere i dubbi sulla sua provenienza. Nel frattempo la Commissione si era preoccupata, per non lasciare nulla di intentato, di acquisire studi di fattibilità, con i relativi preventivi, da parte di imprese, tra le più importanti del settore, per il recupero dei relitti in mare. Risulta che il signor Ministro *pro tempore* stante l'ingente somma, circa 15 miliardi di lire, che si sarebbe dovuta impegnare per far eseguire i lavori, ha predisposto un apposito decreto delegato che, ad oggi, non è andato avanti». Ecco quale fu la risposta del ministro, Claudio Signorile (10 aprile 1986): «I risultati dell'indagine da Lei coordinata hanno consentito una valutazione tempestiva e attendibile della dinamica dell'evento, nonostante l'estrema difficoltà da parte della Commissione nell'acquisire obiettivi elementi di riscontro. Nel rinnovare i sensi della mia stima, La prego di gradire i miei più cordiali saluti». Carlo Luzzatti, ascoltato dalla Commissione stragi (23^a seduta - 12 luglio 1989) ha così spiegato il senso della sua lettera del 25 marzo 1986: «Vorrei soltanto chiarire, se non le dispiace, il termine di *autoscioglimento*. In effetti le commissioni d'inchiesta tecnico-formali, mentre vengono istituite con un decreto ministeriale, viceversa non vengono sciolte con un analogo provvedimento amministrativo: di fatto cessano di operare quando terminano il lavoro che [viene] loro demandato. Io, insieme naturalmente alla Commissione, ritenni che l'incarico fosse stato adempiuto in considerazione del fatto che, sia pure in maniera non definitiva, fu individuata la causa del sinistro, ma soprattutto del fatto che, non essendo in possesso di ulteriori elementi che ci consentissero di fare dei passi avanti verso la verità, ritenni opportuno chiarire al ministro quale fosse la posizione della Commissione. Il ministro, con la risposta che ho allegato, ne prese ampiamente atto». Quindi esprime un parere sui risultati raggiunti nove anni dopo il disastro: «Mi sia consentito evidenziare un dato. Abbiamo fatto un'ipotesi, abbiamo cioè dato per certo che era stata una esplosione a distruggere l'aereo e questo è avvenuto nel 1982. Otto anni dopo, avendo recuperato gran parte del relitto, non mi sembra che i periti del magistrato abbiano fatto grossi passi in avanti, se tre di loro hanno una posizione e due una posizione diversa [riferendosi alla spaccatura del collegio peritale Blasi, *nda*]». Poi Luzzatti commenta la questione dei tracciati *radar* e dell'ipotesi che alcuni *plots* potessero essere riferibili alla traiettoria di un aereo da guerra che attraversava la rotta del DC9: «Avendo sentito diverse opinioni, onestamente la certezza espressa da questo signore [riferendosi a John Mac Idull del NSTB, il quale lesse i tracciati *radar* basandosi sui parametri forniti dalla Selenia, *nda*] in base a tre battute *radar* circa il passaggio di un caccia, considerando gli elementi in nostro possesso (non so se altri hanno ulteriori elementi con tracciati più completi di quelle tre o cinque battute), mi lascia dubbioso, perché forse una tale interpretazione era un po' forzata. Quando affrontammo il problema dei *radar* si era in tempi non sospetti, nel senso che non erano emersi quegli aspetti che la Commissione ha portato e sta portando alla luce. Oltretutto gli enti che vennero in possesso di quei tabulati, in particolare la Douglas e l'Itavia, avevano interesse a dimostrare che si trattava di un caccia, eppure anche loro lo hanno affermato con molta cautela, non l'hanno detto con certezza matematica».

⁽²¹⁾ Il decreto-legge del 24 ottobre 1979 n. 511, convertito in legge il 22 dicembre 1979 n. 635, istituiva presso il Ministero dei trasporti il Commissariato per l'Assistenza di Volo, retto da un commissario nominato con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con quelli del tesoro e della difesa: organo che doveva operare fino alla ristrutturazione, disposta per legge, dei servizi di assistenza al volo e per il traffico aereo generale. Alle dipendenze del commissario venivano, in via provvisoria, «impiegati» il personale (militare e civile) dell'Aeronautica già inserito nel settore controllo del traffico aereo, nonché personale (civile) messo a disposizione dal Ministro dei trasporti. Il personale militare conservava, provvisoriamente, lo stato giuridico ed economico in godimento. Nei ruoli transitori dei controllori del traffico aereo, previsti dal successivo articolo 4, poteva essere inquadrato «gradualmente» il personale civile e militare «fatte salve le esigenze dell'Aeronautica militare», in concomitanza con il trasferimento degli impianti nei limiti delle dotazioni organiche degli impianti stessi. In attuazione della successiva delega attribuita al governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo (legge n. 242 del 23 maggio

1980) veniva disciplinata l'Azienda autonoma di Assistenza al Volo, della quale ne venivano fissati i compiti ed individuati i servizi.

⁽²²⁾ Dalla lettera del presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, al ministro dei trasporti Rino Formica del 17 dicembre 1980: «Dal 1973 al 1979 compreso, l'Itavia, nella gestione dei servizi aerei nazionali, ha subito e denunciato perdite per circa 68 miliardi, come hanno accertato e riconosciuto gli organi amministrativi a ciò preposti, ricevendo sovvenzioni dallo Stato per circa 8 miliardi nell'arco dello stesso periodo di tempo, in un rapporto di dodici a cento [...]. La critica situazione dell'azienda è stata poi irreversibilmente compromessa dall'incidente di Ustica che, irresponsabilmente strumentalizzato da alcuni ambienti politici e giornalistici, si è tradotto in un colpo letale per le deboli risorse della società e soprattutto per la sua immagine presso l'utenza con conseguenze economiche e finanziarie incalcolabili [...]. In data 4 dicembre 1980, essendo divenuto impossibile fronteggiare ulteriormente gli oneri e le responsabilità della gestione dei servizi aerei nazionali, abbiamo preannunciato l'imminente sospensione dell'attività operativa della società, trasmettendole un nostro progetto operativo economico e finanziario con proiezione su base quinquennale [...]. Nessun cenno è stato fatto dal Ministro dei trasporti e dalla Presidenza del Consiglio in ordine alla causa scatenante della crisi Itavia, che va identificata nell'incidente aereo di Ustica, in relazione al quale è ormai comprovata l'assenza di qualsiasi responsabilità da parte della compagnia, unitamente alla certezza della distruzione ad opera di un missile di un aereo mentre percorreva, in perfette condizioni meteorologiche e di crociera, una aerovia riservata allo Stato italiano e all'aviazione civile».

⁽²³⁾ Dal testo del regio decreto n. 1912 del 24 novembre 1938 emanato da Vittorio Emanuele III e poi convertito nella legge n. 739 del 2 giugno 1939: «È istituito il Registro Aeronautico Italiano avente per scopo il controllo delle costruzioni, delle riparazioni, revisioni e dell'esercizio degli aeromobili civili in rapporto alle buone condizioni della loro navigabilità. Esso è ente di diritto pubblico dotato di personalità giuridica ed il relativo statuto da approvarsi con decreto Reale su proposta del Ministro per l'aeronautica (ora ministro per i trasporti e l'aviazione civile), di concerto con quello per le finanze (ora ministro per il tesoro), provvederà alla sua organizzazione e al suo funzionamento. Sono trasferite al Registro Aeronautico Italiano le attribuzioni, in materia aeronautica, esercitate attualmente dal Registro Italiano Navale ed Aeronautico che, pertanto, dovrà riorganizzarsi con provvedimento da emanare di concerto con il Ministro per le finanze».

⁽²⁴⁾ Dalla testimonianza del generale Giorgio Santucci resa al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano il 25 aprile 1989: «In merito all'incidente in oggetto, ritengo doveroso riferire due episodi: il primo si riferisce al periodo in cui ero a Washington in qualità di addetto aeronautico e per la difesa. Dopo l'incidente, credo alcune settimane, arrivò a Washington il dottor Saverio Rana, mio buon amico da molti anni e in quel periodo presidente del Registro Aeronautico Italiano. In tale occasione il dottor Rana era accompagnato da un signore che si qualificò come funzionario del RAI o dell'Aviazione Civile - non ricordo con precisione. Il motivo del viaggio a Washington del dottor Rana era una visita presso la *Federal Aviation Agency* allo scopo di far esaminare da alcuni tecnici specializzati il nastro di una registrazione *radar* che si riferiva all'incidente in oggetto. Rammento con precisione che proprio la segretaria del mio ufficio rintracciò il competente funzionario della FAA, fissando l'appuntamento a nome e per conto del dottor Rana. Io personalmente accompagnai i due ospiti presso la FAA, incontrando con loro alcuni funzionari americani che li stavano aspettando. In un successivo incontro, nel corso di una conversazione io stesso, udii gli stessi tecnici della FAA affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla, neanche la traccia del velivolo DC9. Di ciò sono certo perché in tale occasione mi adoperavo quale traduttore aiutando gli ospiti che non avevano molta familiarità con la lingua inglese. Tuttavia, non è questo il punto, poiché non sapevo allora con precisione, come non so oggi, di quale registrazione *radar* si trattasse (di Ciampino, di Marsala o altro). Il punto è che gli ospiti italiani, che non erano certamente magistrati, portavano con loro ed affidavano ad altri con grande disinvoltura una registrazione, presumibilmente molto importante ai fini dell'inchiesta: tale registrazione, a mio giudizio, poteva essere inquinata o sostituita con grande facilità. A questo punto mi domando: siamo certi che il signor Rana, che nella sua veste di presidente del RAI poteva essere in qualche maniera responsabilizzato dell'incidente (per esempio in caso di cedimento strutturale per fatica dell'aeromobile), fosse stato debitamente autorizzato dalla competente magistratura alla conservazione e al trasporto in USA di tale registrazione?».

CAPITOLO III

MAGISTRATURA - AERONAUTICA MILITARE

«La realtà processuale è agli atti del procedimento»

[Vittorio Bucarelli, ex giudice istruttore]

1. La Procura di Palermo

ISTRUTTORIA SOMMARIA: 27 GIUGNO - 10 LUGLIO 1980

Alle 23,15 circa del 27 giugno 1980, due ore e un quarto circa dopo il disastro, un addetto al traffico aereo dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi, telefonicamente, avverte il dottor Aldo Guarino della locale Procura della Repubblica per informarlo che «l'aereo DC9 volo Itavia IH 870, decollato da Bologna e che avrebbe dovuto arrivare a Punta Raisi alle 21,13 manteneva invece silenzio radio fin dalle ore 20,55».

Da questo preciso momento l'autorità giudiziaria è formalmente investita del caso. Il magistrato, Aldo Guarino (di turno in Procura), assume l'iniziativa e apre un fascicolo di istruzione sommaria relativo alla scomparsa del DC9 dell'Itavia: preliminarmente, si mette in contatto con la Capitaneria di Porto di Palermo per disporre l'uscita di mezzi navali «per la ricerca lungo la rotta tra Ustica e Ponza» di eventuali superstiti e resti dell'aeromobile. Quindi, dopo aver parlato con i carabinieri, informa il procuratore capo di Palermo, Gaetano Costa.

Fino al mattino successivo, l'ufficio del sostituto procuratore attende in sostanza l'esito delle operazioni di ricerca e recupero delle vittime e dei rottami dell'aereo che andarono avanti per tutta la notte, ma che tuttavia iniziarono a fornire qualche risultato soltanto dopo le 7 del mattino seguente [Cfr. § 8. *Partono i soccorsi* e § 10. *I primi recuperi* - Cap. II].

a) Il riconoscimento dei cadaveri

Aldo Guarino, ascoltato dalla Commissione il 3 dicembre 1991 (97^a seduta), ha così rievocato le prime battute dell'inchiesta, con particolare riferimento al riconoscimento dei cadaveri: «Se non ricordo male era venerdì sera. Il giorno dopo andai all'aeroporto verso l'ora di pranzo, forse alle 13 o alle 14, perché avevano cominciato a ripescare e cominciavano ad arrivare i primi cadaveri. Arrivavano gli elicotteri all'aeroporto ed io disposi che i cadaveri venissero concentrati presso l'Istituto di medicina legale. La prima fase della mia attività fu quella dedicata alle operazioni di riconoscimento. Sono rimasto tre giorni ininterrottamente, coadiuvato da qualche collega e dalla mia segretaria, a svolgere queste operazioni con i medici dell'Istituto di medicina legale e con una marea di parenti che pressava: ognuno cercava il proprio morto. Quindi ho passato tre giorni a procedere, con l'aiuto della polizia ed anche dei carabinieri, alla stesura materiale dei verbali [...]. Mi occupai del riconoscimento

dei cadaveri e questo comportò qualche problema perché in quei giorni l'ufficiale di stato civile era in villeggiatura. Diedi disposizioni perché fosse rintracciato, ma poi si presentò il segretario generale del Comune e così poterono essere stilati i certificati di morte. Anche per morire ci vogliono i certificati: scoprii allora che non è poi così semplice».

Così come risulta agli atti, i mezzi navali che parteciparono alle operazioni di soccorso e recupero ripescarono in mare in tutto 37 cadaveri (poi riconosciuti), resti umani di tre persone, dei quali alcuni attribuiti a Giulia Reina [Cfr. nota n. 10 - Cap. II]. Tuttavia, come affermato dallo stesso magistrato di Palermo, alla fine il numero delle salme aumentò fino a 41. Questa è una delle prime discrepanze riguardanti le vittime.

Ecco come spiega questa anomalia lo stesso Guarino alla Commissione: «Per quanto mi ricordo vi fu un numero di cadaveri più o meno compiutamente identificato, in quanto maggiormente ricomponibili: circa 38 cadaveri, mentre per i rimanenti vi furono soltanto dei pezzi. Tutti indistintamente i parenti che ci avvicinarono - questo fu il grande dramma - cercavano il loro cadavere, il loro parente sul quale piangere. Ciò ci indusse, nei limiti in cui fu umanamente possibile da parte di queste persone, a procedere ad un riconoscimento, ad *utilizzare* questi resti e attribuire loro un nome. Ecco come aumentò il numero dei cadaveri. In particolare, c'è una cassa all'interno della quale vi è una gonna ed un pezzettino di carne. Questa gonna fu riconosciuta da un figlio, il quale disse che quella era la gonna di sua madre. Di conseguenza, quel cadavere venne identificato e furono rinchiusi in una cassa quella gonna e un resto umano di una cinquantina di grammi. È evidente che tutto si può dire fuorché che quello sia un cadavere! Personalmente non ho avuto il coraggio di dire a quel figlio che non si trattava della madre e che quindi non aveva il diritto di avere un cadavere su cui piangere. Ho pensato che chiudere questa gonna e questo pezzettino di carne in una bara non avrebbe fatto del male a nessuno, semmai del bene a qualcuno! Ecco perché lei troverà nel fascicolo la descrizione di circa 38 cadaveri, mentre per quattro o cinque di essi in realtà ci si riferisce a *pezzi anatomici*, punto e basta». In sostanza, «c'erano pressioni per riavere i cadaveri e forse per questo motivo le salme sono diventate 42».

b) La questione delle sette autopsie

Tra il 29 giugno e il 7 luglio 1980, il sostituto Aldo Guarino nomina tre medici legali (i professori Giulio Cantoro, Alfredo Magazzù e Luigi La Franca) con l'incarico di stabilire «quali meccanismi avessero prodotto le lesioni sui cadaveri, quali accadimenti avessero prodotto i suddetti meccanismi e quali fossero le cause di tali meccanismi».

Questo collegio peritale lavorò dunque in parallelo con i medici legali incaricati delle autopsie. In tutto, su 37 soltanto sette furono sottoposti ad esame autoptico e ad esame istologico e tossicologico. Mentre dodici vennero radiografati e a nove venne effettuato un esame otoscopico. La

prima relazione preliminare di La Franca e Magazzù venne presentata il 26 novembre 1980. Una seconda relazione (predisposta dai periti Stassi e Nunzia) – relativa alle perizie medico-legali – venne presentata il 30 dicembre dello stesso anno.

Queste furono le conclusioni: «I passeggeri riportano lesioni polmonari iniziali da decompressione per depressurizzazione molto rapida dell'abitacolo. La morte fu determinata da precipitazione (grandi traumatismi contusivi) [...]. Si esclude l'eventualità di annegamento [...] sui cadaveri esaminati non sono state rinvenute tracce di ustioni, né di sostanze tossiche».

Tuttavia, il fatto di non aver disposto gli esami autoptici su *tutti* i cadaveri (per la maggior parte dei casi si limitarono a delle ispezioni esterne) ha in realtà minato alla base – fin dal primo momento – la possibilità di fornire una risposta univoca e coerente alle cause che determinarono la perdita dell'aereo. Una indagine più estesa, a più livelli, su tutte le salme ripescate in mare dopo il disastro avrebbe potuto fornire dei dati più precisi e definitivi sulla sciagura. In base ad un'ordinanza del 30 giugno, relativa alla stesura d'urgenza dei certificati di morte delle vittime, il magistrato faceva il punto sul numero delle salme e dei cadaveri identificati o identificabili: «Rilevato che sono stati rinvenuti in mare e trasportati in Palermo 37 cadaveri. Rilevato che 34 di tali cadaveri sono stati riconosciuti ed identificati. Ritenuto che due cadaveri non appaiono allo stato identificabili. Ritenuto che il terzo cadavere consta di due parti qualificabili come *pezzi anatomici*».

«In definitiva – ha sottolineato Guarino in sede di audizione – le autopsie miravano a determinare la causa della morte, che era di grandissima evidenza perché i cadaveri erano sbrindellati e schiacciati. In particolare, i cadaveri si possono dividere in due gruppi: quelli dei bambini erano tutti interamente schiacciati, però integri; quelli delle persone più adulte erano proprio sbrindellati e a pezzi. Abbiamo pensato che ci fosse stata una sorta di pressione esercitata frontalmente per cui i bambini, più piccoli e protetti dallo schienale del sedile anteriore, sono rimasti integri, mentre gli adulti, più grossi, che probabilmente sporgevano dai sedili o che magari si erano mossi, hanno riportato lesioni maggiori. Ripeto, la causa della morte era di tutta evidenza e il professor Marco Stassi, titolare della relativa cattedra universitaria, compiute le autopsie, ritenne che non fosse il caso di proseguire perché non avremmo trovato ulteriori elementi in ordine alla causa della morte rispetto a quelli che avevamo rinvenuto: quindi si fermò a 8, 9 o 12 (non ricordo precisamente) autopsie [...]. Le autopsie che abbiamo fatto determinarono, per il 90 per cento dei casi, che a causare la morte era stato un collasso cardiocircolatorio».

Ai rilievi mossi dal presidente della Commissione, Libero Gualtieri, Guarino replicò in questo modo: «Se noi avessimo potuto immaginare che saremmo giunti a questo punto dopo dodici anni, ci saremmo comportati in maniera diversa. Allora, dopo 8 o 9 autopsie si ritenne – ed in particolare il professor Stassi – che fosse inutile proseguire perché non si sarebbe

trovato nessun elemento ulteriore in ordine alla causa della morte [...]. Ripeto: sotto un certo profilo anche l'autopsia sembrava eccessiva da parte del mio ufficio». Questa imperdonabile lacuna nelle indagini venne perfino stigmatizzata dalla prima relazione preliminare della Commissione Luzzatti, trasmessa al Ministro dei trasporti l'8 agosto 1980 [Cfr. nota n. 20 - Cap II].

c) Il cedimento strutturale: l'ipotesi prevalente

Fin dalle prime ore, la Procura di Palermo si mosse verso l'ipotesi del cedimento strutturale quale probabile causa del disastro aereo. Tuttavia questo non dipese - al contrario di quanto è stato scritto e affermato nel corso di questi 18 anni - da eventuali pressioni o interferenze sul lavoro della magistratura. Quella che l'aereo si fosse rotto in volo fu un'ipotesi di lavoro maturata personalmente dal sostituto procuratore incaricato del caso, a fronte di una serie di valutazioni autonome.

È lo stesso dottor Guarino a confermare questo delicato passaggio: «Non ricordo esattamente in che giorno, ma fui molto presto avvicinato dal dottor Luzzatti, che era stato nominato presidente della commissione d'inchiesta ministeriale [Cfr. nota n. 20 - Cap. II]. Non so se parlando con lui o con qualcun altro - direi una sciocchezza se identificassi il mio interlocutore - si accennò, come prima ipotesi sulle cause del disastro, ad una avaria dell'aereo: si fece l'ipotesi del cedimento strutturale. Come penso risulti anche dai fascicoli, qualche giorno dopo (probabilmente nei primi giorni di luglio dato che nei giorni 29 e 30 giugno ero rimasto all'aeroporto) disposi il sequestro di quella sorta di diario dei *check up* a cui ogni aereo viene sottoposto nel corso della sua vita. Scopersi infatti in quei giorni l'esistenza di questo documento nel quale vengono segnalate tutte le riparazioni cui un aereo viene sottoposto. Presi questo provvedimento anche perché insospettito dal fatto che il DC9 era partito da Bologna con due ore di ritardo: inizialmente si pensò che tale ritardo fosse dovuto ad un guasto ed alla sua riparazione. Pertanto disposi il sequestro di questa *cartella sanitaria*, così potremmo definirla, dell'aereo».

Alla domanda se l'accertamento rispetto alla causa della morte dei passeggeri fosse indipendente dalla valutazione originaria della causa dell'incidente, Guarino ha così risposto: «Certo, erano dei problemi distinti e separati, anche perché torno a ripetere che la prima opinione diffusa - probabilmente infondata - fu quella del cedimento strutturale. Mi rendo conto che oggi sembra assurdo, ma in un primo momento non ci fu dubbio, tant'è vero che - oggi non ha più nessuna importanza - sequestrai quei diari di manutenzione dell'aereo. Eravamo convinti che il velivolo fosse vecchio e che avesse ceduto [Cfr. § 3. *Il DC9 Itavia* - Cap. II]».

d) La competenza territoriale

Già poche ore dopo la tragedia, negli uffici della Procura della Repubblica si inizia a mettere in dubbio la competenza territoriale di Palermo. Il primo a sollevare la questione fu proprio il procuratore capo Gaetano Costa, il quale - anche attraverso una serie di colloqui con uno dei magistrati più anziani di quell'ufficio, Scozzari - volle accertarsi sull'esatta competenza in materia di disastri aerei. Questa iniziativa, però, scatenò una serie di duri contrasti all'interno degli uffici giudiziari palermitani.

In un primo momento, il sostituto al quale era stato affidato il caso ebbe modo di lamentarsi, non tanto perché fosse convinto della sua reale competenza («non avevo il tempo - ha dichiarato - di pensare di chi fosse la competenza»), ma perché gli sembrava - triste a dirlo - «un processo particolarmente interessante, rispetto alle tante sciocchezze che circolavano ogni giorno». L'idea di dover abbandonare quell'indagine, in sostanza, gli dispiaceva. «Fin dal primo momento - ha dichiarato Aldo Guarino - vi fu non dico una situazione conflittuale, ma il procuratore della Repubblica Costa avanzò l'ipotesi che la competenza non fosse dei giudici di Palermo, ma di un'altra autorità, precisamente quella del luogo del rimesaggio dell'aereo e ciò in base ad una norma del codice della navigazione che non ricordo».

L'articolo evocato dal magistrato palermitano è il 1240 del codice della navigazione e fa riferimento al ruolo dell'abituale dimora dell'aeromobile: nel caso in esame, essendo il DC9 dimorato presso l'aeroporto di Ciampino, la competenza sarebbe stata quella di Roma. «In un primo momento dunque mi lamentai - ha spiegato il pubblico ministero di Palermo -, non perché fossi convinto della mia competenza (non avevo il tempo di pensare di chi fosse la competenza), ma perché mi sembrava - oggi mi vergogno a dirlo - un processo particolarmente interessante rispetto alle tante sciocchezze che circolavano ogni giorno e quindi mi dispiaceva l'idea di dover abbandonare l'inchiesta. Del problema se ne occupò anche un collega della Procura della Repubblica, il dottor Scozzari, che avanzò l'ipotesi che la competenza fosse appunto del giudice del luogo di rimesaggio dell'aereo. Io scrissi una lettera per mio conto, mi pare al Registro Aeronautico, e Scozzari scrisse a qualcun altro: tutto ciò deve essere agli atti».

Al fine di fare chiarezza in questo senso, il procuratore Costa sollecitò molto il chiarimento sulla competenza: non c'era nulla sul piano della procedura che sembrava mettere in relazione Palermo con il DC9 precipitato la sera del 27 giugno. Fu del tutto accidentale - ha spiegato Aldo Guarino - il fatto che la prima notizia sul disastro aereo arrivò alla Procura di Palermo, così come fu accidentale il fatto che le salme furono trasportate a Palermo. «Quindi l'unico aggancio processuale per determinare la competenza - ha aggiunto il magistrato - in relazione ad un fatto che sembrava essere, in quel momento per lo meno (ma non lo escludo che lo

sia anche oggi) del tutto accidentale, quindi non connesso ad alcun reato, era dato proprio da questa norma del codice di navigazione, articolo 1240, che prevedeva la competenza del giudice del luogo di rimessaggio dell'aereo».

In poche parole, poiché il DC9 non arrivò a destinazione (*ultimo approdo*) questo fece scattare la norma suppletiva, quindi la competenza del luogo di rimessaggio. Nonostante tutto, però, permangono ancora alcuni elementi di dubbio circa questa interpretazione. Ecco come li valutava il senatore Gualtieri: «D'altra parte, anche in base ad un po' di dottrina che risulta agli atti, non è che sia così pacifica la competenza territoriale, perché l'articolo 1240 del codice della navigazione dice che la competenza territoriale appartiene al giudice del luogo in cui avviene il *primo approdo* della nave o dell'aereo. Bisogna vedere che cosa significa *primo approdo*, forse il primo punto dove arriva. Quell'articolo continua dicendo che se la competenza non può essere determinata nel modo sopra indicato, allora si va a cercare il luogo dove l'aereo era ricoverato. Ora in dottrina qualcuno ritiene che il luogo di arrivo di un aereo, anche se viene interrotto qualche chilometro prima dell'arrivo per cui l'aereo non approda, è sempre prevalente rispetto al luogo di partenza».

Comunque, il 30 giugno – su richiesta della Procura – il direttore generale di Civilavia (Ministero dei trasporti – Aviazione Civile), Davide Ciollini, scioglieva il dubbio non tanto sulla competenza giurisdizionale, quanto sul luogo di «abituale ricovero» del DC9 Itavia: aeroporto Roma Ciampino. In base a questo chiarimento, il sostituto Guarino – con lettera datata 10 luglio 1980 ⁽¹⁾ – trasmette il fascicolo alla Procura di Roma. O meglio, al sostituto procuratore Giorgio Santacroce. Questo è uno dei passaggi più delicati di tutta l'istruttoria. Sul protocollo di trasmissione, la Procura di Palermo non trasmetteva gli atti – come prassi – alla Procura di Roma, ma ad un preciso magistrato, il dottor Giorgio Santacroce, al quale era già stata affidata la delega per quell'indagine.

Sui retroscena di questo passaggio di competenze è illuminante la testimonianza resa da Guarino in Commissione: «Io ho ricevuto una telefonata in cui si diceva che alla Procura della Repubblica di Roma se ne sarebbe occupato direttamente il sostituto Santacroce e quindi poteva essere direttamente identificato il nome del mio destinatario. Quindi la lettera non partì con la dizione generica "Alla Procura della Repubblica di Roma", bensì "Al sostituto procuratore della Repubblica di Roma, dottor Giorgio Santacroce"». Nella prima relazione sul caso Ustica della Commissione stragi (1° ottobre 1990) questo passaggio è stato – stranamente – stravolto: «Il 10 luglio 1980 il sostituto procuratore Guarino trasmise pertanto il fascicolo alla Procura di Roma. Il giorno seguente, il sostituto procuratore Santacroce fu incaricato di condurre l'istruzione sommaria».

Le cose, come abbiamo visto, non andarono in questo modo. Comunque, la Procura di Palermo, ancor prima di trasmettere gli atti a Roma, già sapeva chi si sarebbe dovuto occupare dell'inchiesta sul disastro del DC9. Questo dimostra che, nei giorni precedenti, i vertici delle due Procure si misero in contatto e si accordarono sul da farsi.

Su questo punto, ecco cosa ha riferito il sostituto procuratore Vincenzo Roselli, uno dei tre pubblici ministeri dell'inchiesta sul caso *Ustica*, alla Commissione stragi (42ª seduta - 20 ottobre 1998): «I primi atti dell'inchiesta vengono realmente effettuati a Palermo dove arrivano i corpi delle vittime e dove Guarino è il sostituto procuratore di turno. Pochi giorni dopo, mentre il processo è ancora a Palermo, nasce a Roma, su altra notizia di reato, un processo che viene delegato regolarmente dal procuratore di allora [Achille Gallucci, *nda*] al collega Santacroce. Dopo di che il sostituto procuratore Guarino ritiene di doversi spogliare del processo di Palermo inviando gli atti a Roma. Poiché a Roma però è già in corso sullo stesso oggetto un processo affidato al sostituto procuratore Santacroce, è chiaro che gli atti del processo di Palermo vengono direttamente inviati al medesimo. Quindi, nel momento in cui Guarino si spoglia del processo esisteva un autonomo processo avente lo stesso oggetto delegato al collega Santacroce».

Domanda: quali atti istruttori ha prodotto la Procura di Roma nel lasso di tempo che va dal 27 giugno al 10 luglio 1980, giorno in cui i magistrati palermitani trasmettono il fascicolo?

e) I primi provvedimenti - I primi ostacoli

La Procura di Palermo, parallelamente a quella di Roma (ma non è ancora chiaro quali iniziative abbia assunto in questo lasso di tempo), finché ha potuto seguire l'inchiesta sulla perdita del DC9 Itavia ha emesso alcuni decreti di sequestro, alcuni dei quali cruciali ai fini della ricerca delle cause del disastro. Fra questi vi sono:

28 giugno 1980: decreto di sequestro delle registrazioni TBT di Ciampino e della bobina con le registrazioni del traffico aereo custodita a Palermo-Punta Raisi;

29 giugno 1980: ordine di concentrare cadaveri e relitti del DC9 presso l'aeroporto di Boccadifalco;

30 giugno 1980: acquisizione, tramite polizia giudiziaria, di 3 nastri con le registrazioni radiotelefoniche di tutte le frequenze del Centro controllo traffico aereo di Roma e registrazioni telefoniche di tutti gli enti relative alla sera del disastro;

2 luglio 1980: decreto di sequestro di «tutta la documentazione relativa all'acquisto della casa costruttrice ai successivi passaggi di proprietà e a tutta l'attività di esercizio dell'aeromobile stesso nonché alla sua manutenzione ed ai periodici controlli di efficienza presso qualunque società, Ente od aeroporto esistenti» per accertare le condizioni di efficienza del DC9;

5 luglio 1980: decreto di sequestro delle registrazioni delle intercettazioni dei *radar* militari comunque operanti sul Mar Tirreno la notte fra venerdì 27 e sabato 28 giugno. Il magistrato delega, per questo provvedimento, il comandante del Gruppo carabinieri di Palermo, tenente colonnello Francesco Valentini. Tuttavia, il decreto viene bloccato una prima

volta fino al 12 luglio, giorno in cui il tenente colonnello Valentini informa il magistrato che, per poter eseguire quel provvedimento, è necessaria da parte dell'autorità giudiziaria una comunicazione al Ministero della difesa, altrimenti «questo Comando trattiene l'ordinanza citata». Così, il 4 agosto - dopo che gli atti furono trasmessi alla Procura di Roma - il sostituto Guarino (su delega del collega Santacroce) scrive all'ufficio di Gabinetto del Ministero della difesa, informandolo della necessità di dover acquisire le registrazioni «delle intercettazioni dei *radar* militari relativamente al noto disastro aereo del 27 giugno 1980». Il 28 agosto, non avendo ottenuto alcuna risposta da parte dell'Arma delegata all'esecuzione dei sequestri, scrive al comando di Gruppo dei carabinieri di Palermo per sapere che fine aveva fatto il suo provvedimento del 5 luglio.

Due mesi dopo - il 6 settembre - sempre il tenente colonnello Valentini, con un messaggio indirizzato all'Itav, sollecita l'esecuzione del decreto emesso da Guarino. Tuttavia, al testo originale del provvedimento («acquisire registrazioni intercettazioni *radar* militari comunque operanti sul Mar Tirreno tra ore...») venne aggiunta la specificazione «con particolare riferimento *at* allineamento Latina-Ponza-Palermo». Attraverso questa formula, al decreto di sequestro iniziale vennero posti dei precisi limiti di natura geografica. Perché? Resta comunque il fatto che - per circa 90 giorni - il materiale che formalmente doveva essere già nelle mani del magistrato non venne mai sequestrato. «La circolazione di tabulati *radar* o di copie di atti - si legge a mò di scusante nella prima relazione Gualtieri - protrattasi fino alla data di notifica del sequestro Santacroce [emesso il 16 luglio 1980, in aggiunta a quello emesso il 5 luglio dal collega di Palermo, Guarino, *nda*] non può quindi considerarsi, dal punto di vista strettamente giuridico, illecita». Illecito o no, questo disguido burocratico ha, drammaticamente, ostacolato l'accertamento della verità e ritardato la prima e forse più importante fase dell'indagine.

* * *

2. La Procura di Roma

ISTRUTTORIA SOMMARIA: 10 LUGLIO 1980 - 31 DICEMBRE 1983

Il 10 luglio, dunque, la Procura di Roma è formalmente investita dell'inchiesta sulla sciagura aerea del 27 giugno 1980. La fase dell'istruttoria sommaria dura fino al 31 dicembre 1983, giorno in cui il pubblico ministero Giorgio Santacroce chiede al giudice istruttore Vittorio Bucarelli la prosecuzione dell'istruttoria con rito formale, ai sensi dell'articolo 392-*bis* del codice di procedura penale (introdotto il 12 agosto 1982). L'ipotesi di reato formulata dal pubblico ministero (il quale si riservava di formulare il

capo d'imputazione) al momento di trasmettere gli atti al giudice istruttore è «per disastro aereo e per strage contro ignoti».

La Procura di Roma, fin dal primo momento, si avvale della collaborazione della Commissione tecnico-formale del Ministero dei trasporti. Almeno fino all'8 ottobre 1982 (giorno in cui il presidente della Commissione, ingegner Carlo Luzzatti, chiese di conoscere i risultati delle analisi effettuate sui resti del DC9 dai laboratori dell'Aeronautica), ogni accertamento tecnico disposto dalla Procura di Roma venne seguito direttamente dagli esperti della Commissione Luzzatti. Il lavoro svolto dal pubblico ministero Santacroce è sempre stato orientato in questo senso.

Il magistrato romano, inoltre, si avvale fin dalle prime battute dell'aiuto dell'Aeronautica. Ritenne opportuno, infatti, chiedere la collaborazione dei tecnici, degli esperti e dei laboratori dell'Arma Azzurra: in special modo con la 4ª Divisione Esplosivi e Propellenti e con il Centro tecnico-addestrativo Difesa aerea di Borgo Piave, per decifrare le rilevazioni *radar* contenute nei nastri magnetici sequestrati a Marsala. Questo, come vedremo, sarà uno dei motivi che - nel 1989 - faranno andare in rotta di collisione magistratura e ambienti militari.

a) La versione di Santacroce

Giorgio Santacroce, il sostituto procuratore della Repubblica di Roma che nel 1980 ha ereditato l'inchiesta sulla sciagura di Ustica dalla Procura di Palermo, nella sua deposizione davanti alla Commissione stragi (97ª seduta - 3 dicembre 1991), ha spiegato quali furono i suoi rapporti con il collega Aldo Guarino, con la Commissione Luzzatti, come venne risolta la questione della competenza giurisdizionale e quali furono le grandi lacune della sua inchiesta.

a1. *Passaggio delle consegne*

«Io rispondo a pieno titolo della mia indagine, cioè per il periodo che va da quando l'ho ereditata dal dottor Guarino, giudice di Palermo, fino alla data del 31 dicembre 1983, quando ho richiesto formale istruzione. Dopo questo momento il mio ruolo è completamente cambiato».

a2. *Articolo 1240 o legge del 1976?*

«È vero che ho ereditato l'inchiesta dal dottor Guarino e se posso qui fare una considerazione sulla competenza - perché anche su questo si è avuto occasione di discutere - egli aveva inviato gli atti a Roma ai sensi dell'art. 1240 del codice della navigazione. Devo subito dire che quest'impostazione non venne considerata propriamente esatta dalla Procura di Roma, almeno di primo acchito. La competenza era certamente romana, ma non ai sensi dell'articolo 1240 del codice della navigazione, che riguarda i reati previsti da quel codice, bensì in base ad una legge del

1976 che, in materia di fatti di reato connessi alla navigazione (pressoché letteralmente si afferma "dal dirottamento aereo a fatti commessi con violenza") indica come luogo dove ha sede l'*hangar* dell'aereo. Questo è stato ritenuto il motivo per il quale Roma poteva giustamente trattenerne l'inchiesta».

a3. *La competenza giurisdizionale: Palermo o Roma?*

Alla domanda se l'art. 1240 del codice della navigazione non affermasse più o meno le stesse cose (relativamente al luogo di rimessaggio dell'aereo) rispetto al dettato della legge del 1976 alla quale ha fatto riferimento, Santacroce ha così risposto: «[Sì, afferma le stesse cose], ma con riferimento ai fatti previsti dal presente codice, cioè della navigazione, che non prevede fatti di dirottamento, bensì una serie di ipotesi particolari connesse alla navigazione marittima interna e aerea, che sono l'impossessamento di aeromobile, il mancato salvataggio, eccetera: cioè una serie di ipotesi specifiche ben diverse dai fatti di violenza per i quali è intervenuta invece la legge del 1976. Vi era inoltre un criterio cosiddetto sussidiario, costituito dall'articolo 41 del codice di procedura penale dell'epoca ⁽²⁾, il quale prevedeva che, nell'ipotesi in cui non fosse possibile, in caso di mare o cielo extra territoriale, fissare esattamente il punto in cui era avvenuto l'episodio delittuoso [Cfr. § 7. *Il mistero dell'ultimo punto noto* - Cap. II], si sarebbe potuto adottare come criterio anche quello di una denuncia. Poiché un esposto era arrivato anche a Roma, era stata ritenuta giusta la competenza romana».

Queste valutazioni, tuttavia, alimentano alcuni interrogativi: quali elementi hanno indotto la Procura di Roma, fin dalle prime ore dopo la scomparsa dell'aereo, a pensare non già ad un evento accidentale (come un errore umano o ad un guasto) bensì ad un «episodio delittuoso»? Chi, quando e perché trasmise questo esposto sulla caduta del DC9 e su quali punti era articolato?

a4. *Una delega decisa in partenza?*

Per quanto concerne la designazione del magistrato al quale trasmettere il fascicolo, l'ex pubblico ministero romano la spiega in questo modo: «Diciamo che non vi era stata una designazione ufficiale, bensì un colloquio tra il procuratore della Repubblica di Palermo e quello di Roma, dottor [Achille] Gallucci, in cui veniva preannunciato l'invio di quest'ultima inchiesta. Il dottor Gallucci - non so se glielo disse in una successiva telefonata, oppure quella stessa mattina, cioè due o tre giorni prima del 10 luglio - avisò il procuratore della Repubblica di Palermo che l'avrebbe affidata al dottor Santacroce. Penso che ciò spieghi perché la missiva fu inviata direttamente a me. Prima di quel giorno non ebbi mai contatti con il collega Guarino». Per cui è lecito dedurre che dalla notte del 27

giugno al 10 luglio sono state condotte due inchieste in parallelo, senza che se ne sapesse nulla. Questo è un dato del tutto inedito che dovrebbe far riflettere sui comportamenti adottati da alcuni magistrati nell'ambito dell'inchiesta sulla perdita del DC9 Itavia.

a5. *Con i periti nominati da Palermo*

«Voglio fare una distinzione tra l'atteggiamento da me tenuto nei confronti dei membri della Commissione Luzzatti e quello tenuto nei confronti dei periti ereditati dal giudice Guarino. Mi è stato addebitato il fatto di non aver nominato miei periti, ma ciò deriva dal rispetto di una norma di procedura penale. La possibilità di sostituire i periti esistenti può dipendere esclusivamente o dal fatto che essi non adempiono alle direttive date dal giudice, oppure perché essi sono negligenti nell'adempimento dei loro doveri o infine perché responsabili di una perizia falsa. Poiché nessuno di questi ricorreva nel caso dei periti ereditati dal giudice Guarino, li ho tenuti prendendo anzitutto atto delle direttive ad essi impartite dal mio predecessore. Ho avuto modo di incontrarli insieme al dottor Guarino il giorno 1° ottobre, in occasione della mia prima visita a Palermo e da quel momento in poi li ho tenuti costantemente informati delle mie iniziative⁽³⁾. Tra l'altro, essi sono stati formalmente invitati ad accompagnarmi nel viaggio negli Stati Uniti, allorquando mi sono recato in quel Paese per prendere contatto con i dirigenti della *National Transportation Safety Board* e della *Federal Aviation Administration*».

Tutto questo entra in conflitto però con quanto poco prima affermato dallo stesso dottor Santacroce secondo cui alla Procura di Roma già si pensava ad un *episodio delittuoso*, mentre – come si è visto in precedenza – negli uffici della Procura di Palermo l'ipotesi del cedimento strutturale era vista come prevalente. In questo senso, su quali direttive si sarebbero dovuti muovere i periti del magistrato? A quali domande avrebbero dovuto fornire delle risposte? E soprattutto quali ipotesi di lavoro avrebbero dovuto privilegiare, viste le risultanze dell'inchiesta?

a6. *Lacune, dubbi e incertezze dell'istruttoria*

Ad uno dei rilievi mossi dal presidente Gualtieri, relativo alle lacune delle indagini necroscopiche e alle incertezze e ai dubbi sulle cause che determinarono la morte dei passeggeri del volo IH 870 («possibili cause di morte diverse»), Santacroce ha fatto questa ammissione: «Non si trattava di mie tesi [“che la causa della morte era da ricollegarsi all'incidente aereo”]. Nel novembre 1980, la prima relazione tecnica, cioè quella di Cantoro, Magazzù e La Franca, diceva che le cause del disastro potevano essere il cedimento strutturale, la bomba, la collisione con un altro aereo, il meteorite: cioè tutte le possibili cause immaginabili, tanto che mi sono

chiesto se era necessario nominare dei periti per arrivare a queste conclusioni. Tuttavia, in relazione alla varietà di queste ipotesi, i periti medici non hanno ritenuto di dover effettuare indagini specifiche a seconda della causa di volta in volta ipotizzata, anche perché si trattava di indagini a campione. Né - devo dire - da parte nostra ci si pose il problema di verificare. Mi posi il problema di eseguire l'autopsia sugli altri corpi intorno al 15 luglio 1980, quando assunsi la responsabilità delle indagini. Il professor Fucci, però, mi fece presente l'inopportunità di procedere a tali autopsie in quanto esse non avrebbero comunque potuto portare all'acquisizione di elementi ulteriori rispetto a quelli già emersi dalla prime autopsie. Ammetto quindi di aver trascurato questo profilo».

a7. Con la Commissione Luzzatti

«Desidero spiegare i miei rapporti con la Commissione Luzzatti, perché ho visto che si parla di una sorta di rapporto preferenziale tra me e questo organismo. Credo che tale affermazione e le conseguenti perplessità siano nate non già dalla qualità dell'organo, che è organo di istruzione tecnico-formale, previsto dal codice della navigazione, di nomina ministeriale e quindi pubblica, con tutte le garanzie che ciò comporta, né dalla qualità dei suoi membri (tutte persone degnissime, competenti ed esperte), quanto piuttosto dal fatto che in una lettera inviata dal dottor Bucarelli nel 1987, e quindi a distanza di ben sette anni dall'inizio dell'inchiesta, si invitavano costoro a depositare la relazione conclusiva. Si parla di un intervento *illegittimo* - questa è la frase non meglio chiarita - sull'attività dei periti da parte della Commissione Luzzatti. Si parla di una sorta di interferenza. Devo dire che questa impostazione trae origine da un equivoco: di illegittimo o di anomalo non c'è stato assolutamente niente. C'è questa frase che non ritengo appropriata per un motivo semplice: nel nostro ordinamento giuridico vige il principio che l'attività del pubblico ministero è libera, non vincolata da forme. Il pubblico ministero può avvalersi di periti, ma anche di risultati di altri enti, soggetti e organismi che comunque possono dare contributi. Ovviamente, non ho dato direttive a questo ente, perché altrimenti avrei interferito nell'attività del ministro dei Trasporti che aveva nominato la Commissione ministeriale, alla quale aveva posto determinati precisi quesiti».

Va ricordato che, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli al quale, il 31 dicembre 1983, venne passata con rito formale l'inchiesta, con l'ordinanza del 25 febbraio 1987 nell'invitare formalmente il collegio peritale La Franca-Magazzù-Cantoro a depositare la relazione definitiva sul disastro aviatorio, giudicava illegittimo l'«intervento nell'attività affidata ai periti d'ufficio nominati dal magistrato da parte della Commissione Tecnica Formale del Ministero dei trasporti». Tanto che, «i periti d'ufficio vennero posti in condizione di non poter adempiere compiutamente all'incarico ricevuto, rimanendo peraltro senza direttive».

a8. *Libero convincimento. Anche nell'ammissione dei mezzi di prova*

«Nel nostro ordinamento vige il principio del libero convincimento del giudice, il che vuol dire libero convincimento non solo nella valutazione, ma anche nell'assunzione e nell'ammissione di mezzi di prova [...]. D'altra parte, la fiducia nei confronti della Commissione Luzzatti nasceva dal fatto che quello era stato l'unico organismo che aveva offerto qualche risultato per me appagante. Infatti, il 16 marzo 1982 la Commissione approvò una relazione nella quale si cominciavano a restringere le ipotesi di lavoro: si parlava di una esplosione, anche se non si specificava se interna od esterna».

a9. *Fascicolo atti relativi?*

Gualtieri: «Vorrei rivolgerle un'altra domanda sempre a proposito dei periti. L'11 novembre 1980 lei si recò a Borgo Piave per decifrare i nastri di Marsala e vi andò accompagnato da alcuni membri del collegio peritale nominato dal dottor Guarino, con il professor La Franca, da membri della Commissione Luzzatti, da membri della Commissione Itavia e dall'ingegner Barale della Selenia. Vorrei chiederle i motivi della presenza dell'ingegner Barale».

Santacroce: «È un particolare che non ricordo. Probabilmente l'ingegner Barale venne ammesso in quanto richiesto dai membri della Commissione Luzzatti o dai rappresentanti dell'Itavia [...]. Vi è un'altra considerazione molto importante. Non bisogna dimenticare che questo processo è nato come atti relativi al disastro aviatorio del DC9 Itavia. Ciò significa che è nato senza imputati e neppure contro ignoti [eppure, si era parlato dell'art. 41 del vecchio codice di procedura penale, di un'ipotesi delittuosa e di un esposto]. È nato come procedimento volto ad accertare cosa fosse accaduto. Non vi è dubbio che tra le mille ipotesi, accanto a quella del cedimento strutturale, poteva essere avanzata anche quella di un errore di manovra del pilota, quindi ci si poteva trovare di fronte alla assenza di responsabilità. Comunque non so dare una risposta precisa sulla presenza dell'ing. Barale».

a10. *Il generale Rana sull'Itavia*

«Devo dire che, soprattutto nella prima fase delle indagini, ho avuto tra l'altro occasione di ascoltare il generale Rana in data 17 luglio 1980. A tal proposito, vi è un verbale in cui mi spiega i compiti del RAI (Registro Aeronautico Italiano), mi fa delle considerazioni sullo stato di manutenzione del DC9 e si sofferma in particolare a parlarmi della vicenda Ercolani [Cfr. § 3. *Il DC9 Itavia* - Cap. II]. Cito la vicenda Ercolani perché nel periodo luglio-agosto 1980 vi sono stati un settimanale e un quotidiano -

esattamente «*L'Espresso*» e «*La Repubblica*» – che fecero una campagna di stampa sull'ipotesi del cedimento strutturale. Uscirono degli articoli su «*L'Espresso*» intitolati "Le carrette del cielo". Mi sono sempre domandato chi aveva mosso tale campagna, ma, sarà un mio limite, non sono mai riuscito ad individuarne i responsabili. In particolare, il quotidiano «*La Repubblica*» se ne uscì in prima pagina con un'intervista al comandante Ercolani, il cui titolo era più o meno questo "L'avevo previsto". Feci sentire il comandante Ercolani ed egli raccontò un episodio che si era verificato a Lametia Terme, dove l'aereo era rimasto bloccato per un guasto [riferendosi a Rana e all'ipotesi che abbia fatto riferimenti al cedimento strutturale] non si pronunciò su questo, ma mi disse semplicemente che produceva copia di una relazione sui compiti del RAI e mi consegnò una serie di dati sull'aereo – anno di costruzione, ore di volo, eccetera – ma non avanzò alcuna ipotesi sull'incidente. Con riferimento ad Ercolani, mi disse che egli poteva avere dei motivi di risentimento nei confronti dell'Itavia perché era stato posto in aspettativa dal febbraio 1980. Questo spiega perché se ne era uscito con quell'intervista particolarmente velenosa nei confronti della società Itavia».

b) I rapporti con i vertici dell'Aeronautica

Dopo il viaggio negli Stati Uniti, presso il FAA ed il NTSB (ottobre 1980) e soprattutto dopo l'esito degli accertamenti tecnici disposti per decifrare i tracciati *radar* sequestrati nel sito militare di Marsala e svolti (l'11 novembre 1980) presso il Centro tecnico-addestrativo Difesa Aerea di Borgo Piave, il pubblico ministero Giorgio Santacroce sembra sempre più orientato verso l'ipotesi dell'esplosione (o interna o esterna) quale causa della tragedia. Così, mentre la Procura di Roma inizia a restringere lo spettro delle varie ipotesi di lavoro, il 10 dicembre 1980 l'Itavia decide autonomamente di sospendere ogni attività di volo. Questa data rappresenta un vero e proprio giro di boa. I fatti che vengono riportati qui di seguito – tutti legati da un preciso filo conduttore cronologico – sembrano nascondere un oscuro minimo comune denominatore:

– **12 dicembre 1980:** il Ministero dei trasporti revoca all'Itavia le concessioni per l'esercizio dell'attività su rinuncia della stessa compagnia;

– **13 dicembre 1980:** la Commissione Luzzatti congeda una seconda relazione parziale sulla sciagura aerea con la quale si escludevano il cedimento strutturale e della collisione in volo con un altro aereo. Rimane in piedi l'ipotesi dell'esplosione: o interna od esterna;

– **16 dicembre 1980:** il Ministero dei trasporti, con decreto, dichiara decaduti tutti i servizi di linea affidati all'Itavia. Lo stesso giorno, il presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, spedisce una lunga lettera al Ministro dei trasporti nella quale afferma che la distruzione del I-TIGI era stata causata con «certezza» da un missile «mentre percorreva in perfette condizioni meteorologiche e di crociera una aerovia riservata allo Stato italiano e all'Aviazione civile»;

– **17 dicembre 1980:** la direzione dell'Itavia diramava un comunicato stampa nel quale indicava come unica ipotesi valida quella del missile. Sempre il 17 dicembre, all'ordine del giorno della Camera dei Deputati c'è il dibattito sul caso Itavia al quale è presente il Ministro dei trasporti Rino Formica, il quale leggendo in aula la missiva di Davanzali – accenna al missile quale ipotetica causa del disastro;

– **18 dicembre 1980:** Aldo Davanzali viene convocato negli uffici della Procura di Roma dal sostituto Giorgio Santacroce in merito alle ultime rivelazioni. Convocato in qualità di teste, il presidente dell'Itavia, al termine del colloquio col magistrato, viene indiziato di reato per aver divulgato notizie esagerate e tendenziose in base all'articolo 304 del codice penale;

– **20 dicembre 1980:** lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, con una nota destinata allo Stato Maggiore della Difesa, precisa che – al momento dell'incidente – nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'Aeronautica Militare si trovava in volo e che non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della 6^a Flotta USA. Inoltre, «l'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'A.M. sulla base della documentazione fornita dai Centri *radar* di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente». Viene inoltre giudicata inconsistente e insinuante l'affermazione «secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce *radar* rilevate dal Centro di Marsala». I vertici dell'Aeronautica, infine, suggeriscono che, se fosse stato chiamato a fornire ulteriori elementi o chiarimenti, lo Stato Maggiore della Difesa avrebbe dovuto attenersi ai dati «accertati» contenuti in questo rapporto, «rinviando ogni altra osservazione o spiegazione alle conclusioni dell'inchiesta in corso a cura del Ministero dei trasporti»;

– **23 dicembre 1980:** il generale Zeno Tascio, capo del 2° Reparto SIOS, invia una copia della lettera del 20 dicembre destinata allo Stato Maggiore della Difesa al magistrato Giorgio Santacroce, omettendo per ragioni di opportunità dal testo l'ultimo capoverso nel quale si danno alcuni suggerimenti alle gerarchie superiori.

* * *

Sulla scorta dell'enorme scalpore suscitato dalle dichiarazioni di Davanzali, del ministro Formica in Parlamento e dalle polemiche scoppiate sul caso Itavia, stampa e televisione diedero grande risalto a tutta questa vicenda, accreditando fra l'altro la tesi della battaglia aerea e dunque del relativo abbattimento del DC9 con uno o più missili. A quel punto, i vertici dell'Aeronautica – «allo scopo di dissipare taluni sospetti che potrebbero nascere dai contenuti degli articoli di stampa» – decidono di predisporre una nota ufficiale destinata – come abbiamo visto – allo Stato Maggiore della Difesa, nella quale veniva fatto un po' il punto della situazione.

Il documento del 20 dicembre 1980 – scritto con toni molto duri – al primo punto recitava testuale: «La stampa si è ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in più occasioni ha diffuso 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, precedendo così, senza fondati dati di fatto, le risultanze dell'apposita Commissione d'indagine nominata dal Ministero dei trasporti che, secondo la stessa stampa è ancora ben lontana dal disporre di concreti elementi per formulare un giudizio attendibile».

Due giorni dopo la nota inviata allo Stato Maggiore della Difesa, il colonnello pilota Francesco Gaudio, capo del 3° Ufficio del 2° Reparto SIOS dell'Aeronautica Militare (insieme al suo diretto superiore, generale Zeno Tascio) si reca dal sostituto procuratore Giorgio Santacroce «per conferire circa le recenti affermazioni apparse sulla stampa sulle cause dell'incidente in oggetto». L'esito di quell'incontro, al quale partecipò anche un ufficiale dei carabinieri, è stato riassunto in un appunto del 2° Reparto SIOS in cui fra l'altro si legge: «Nel corso della conversazione è emerso che la magistratura inquirente non è ufficialmente a conoscenza di molte notizie e valutazioni note in ambito A.M. 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».

Il colonnello Gaudio, infine, proponeva ai suoi superiori di «trasmettere al dottor Santacroce le stesse informazioni» inviate allo Stato Maggiore della Difesa il 20 dicembre. Questa la versione di Santacroce: «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. Feci subito presente che documenti riservati non li ricevevo. Qualunque documento mi fosse pervenuto sarebbe stato allegato formalmente agli atti. Quando questa lettera è arrivata, il giorno 23 dicembre, depositata non ricordo da chi, l'ho allegata agli atti, dove si trova».

Così una nota dall'identico contenuto di quella destinata allo Stato Maggiore della Difesa – a firma del sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Franco Ferri – venne inviata a firma del generale Tascio al magistrato, ma omessa (per ovvie ragioni di opportunità) della parte finale riguardante i «suggerimenti» allo Stato Maggiore della Difesa. Sempre il dottor Santacroce: «Io ho appreso della *velina* del colonnello Gaudio quando è stato sentito il generale Tascio da questa Commissione ⁽⁴⁾. Ho ricevuto una sola lettera, quella datata 23 dicembre 1980, a firma del generale Tascio, lettera che non avevo mai sollecitato, e nella quale mancava peraltro la parte finale, contenuta in altra lettera identica, datata 20 dicembre 1980, a firma del generale Ferri».

c) La versione del generale Zeno Tascio - 2° Reparto SIOS

Per i vertici dell'Aeronautica, la nota del 20 dicembre 1980 e la seguente datata 23 dicembre - quest'ultima inviata al magistrato incaricato delle indagini - non rappresentavano altro che una sorta di *statement*, di «punto della situazione» sul disastro del DC9 sulla base degli elementi a disposizione, rispetto alla ridda di ipotesi e tesi (alcune peraltro piuttosto fantasiose) che in quel momento rimbalzavano sugli organi di informazione. Definite più d'una volta *veline*, queste lettere - in tutta onestà - non solo portavano numero di protocollo, data, firma, mittente e destinatario (per cui non erano carte apocrife, anonime o appunti senza paternità), ma riportavano valutazioni ufficiali di organismi militari istituzionali e di vertice. Nessun tentativo di influenzare, interferire o premere sul lavoro della magistratura, quindi.

Questo almeno il senso della testimonianza del generale Tascio, che all'epoca dirigeva il 2° Reparto SIOS dipendente dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica: «In data 20 dicembre 1980, lo Stato Maggiore, 3° Reparto, a firma del sottocapo generale Ferri, manda a Stama Difesa alcune sue considerazioni. Il documento dice che la stampa si è ampiamente interessata in questi giorni al noto disastro aereo, riportando ipotesi [...]. Dopo di che, sempre lo stesso Reparto in stessa data informa il Gabinetto della Difesa con questa lettera per conoscenza. Posso lasciare un altro documento dove a mia firma informo il sottocapo di Stato Maggiore dal quale dipendevo che lo scrivente in data 22 dicembre, in compagnia di un maggiore dei carabinieri, si era recato dal sostituto procuratore Santacroce e nel corso della conversazione era emerso che la magistratura non era ufficialmente a conoscenza di molte notizie e valutazioni svolte nell'ambito dell'Aeronautica Militare ed il sostituto procuratore aveva espresso l'opportunità che tali valutazioni venissero portate... Concludevo: "Si propone pertanto, ove di concorde avviso, di trasmettere al dottor Santacroce le stesse informazioni inviate a Stama Difesa a cura del 3° Reparto". Con lettera del 23 dicembre, cioè successiva, informo il dottor Santacroce di questo».

Il percorso è fin troppo chiaro: i vertici dell'Aeronautica, senza far mistero, trasmettevano alla magistratura le stesse informazioni inviate agli Stati Maggiori. Come ha spiegato lo stesso generale Tascio, «i rapporti con l'autorità giudiziaria venivano tenuti di norma dal 2° Reparto SIOS. Avendo avuto un colloquio con il dottor Santacroce - ha aggiunto Tascio - che mi chiedeva in base a quali elementi ci regolavamo, ho risposto: in base a degli elementi che avevano trasmesso allo Stato Maggiore della Difesa e al Gabinetto del Ministro. Il giudice ha chiesto di averli ed io glieli ho trasmessi».

Nella sua audizione formale del 31 ottobre 1989, l'ex capo del SIOS torna sull'argomento: «Come ho lasciato traccia nella scorsa audizione in relazione ai rapporti già intercorsi con il giudice Santacroce, ho già detto che in precedenza avevamo avuto il fenomeno dell'ammutinamento dei controllori di volo, che ci aveva portato ad avere molti contatti con la ma-

gistratura in merito a quell'episodio piuttosto evidente ed eclatante. Al momento in cui, come Stato Maggiore, si scrisse quella lettera al Gabinetto del Ministro della difesa, mi recai dal giudice Santacroce insieme al maggiore Gemma, per esprimere le nostre perplessità di fronte alla campagna stampa che stavamo subendo. Il magistrato, molto correttamente, secondo me, disse di fargli sapere le cose che riguardavano lo Stato Maggiore della Difesa. Fu un colloquio del tutto informale, non sollecitato dal giudice Santacroce, ma da me richiesto e al quale lui acconsentì».

d) Il magistrato fa marcia indietro

Il pubblico ministero Giorgio Santacroce e il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, dopo la seconda audizione in Commissione stragi del generale Tascio (quella del 19 ottobre 1989), convocano per la prima volta – dopo circa dieci anni dal giorno della strage – l'ex capo del SIOS per ascoltarlo in qualità di testimone. Ecco il passo di quel verbale in cui si parla delle note dello Stato Maggiore: «Il 23 dicembre inviai al sostituto procuratore della Repubblica una lettera descrittiva alcuni rilievi tendenti a dimostrare l'infondatezza di notizie che all'epoca apparivano sulla stampa. Questi rilievi erano stati formulati in concorso con tutti i reparti dello Stato Maggiore ed erano stati alla fine portati a conoscenza dello Stato Maggiore Difesa, con lettera del 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, firmata dal sottocapo generale Ferri, in data 20 dicembre 1980 e di cui produco copia».

È piuttosto evidente l'interesse che i magistrati romani hanno – in quel preciso momento – circa questo scambio di corrispondenza tra i vertici dell'Aeronautica e gli uffici della Procura. D'altronde, il sostituto procuratore Santacroce – che al momento della sua audizione in Commissione stragi era ancora il pubblico ministero incaricato delle indagini sulla sciagura del DC9 – se da una parte si sentiva duramente criticato dallo stesso giudice istruttore al quale aveva passato il processo, in merito ai suoi stretti rapporti di collaborazione con la Commissione Luzzatti, dall'altra ben intuiva qual era il potenziale (di certo nefasto per la sua carriera di magistrato) nascosto nelle dichiarazioni degli uomini dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, i quali avevano lasciato chiaramente intendere che – fin dall'inizio – anche con loro la Procura di Roma cercò di stabilire punti di contatto.

Nel corso della sua deposizione, stretto di punto in bianco in quella micidiale tenaglia, Santacroce decide di spezzare la morsa, lanciando generici e fumosi sospetti sull'operato degli alti ufficiali dell'Aeronautica con i quali aveva avuto a che fare: «Riferendo della mia volontà di acquisire la lettera formalmente, il colonnello Gaudio aggiunge: "Anche allo scopo di consentirgli, tramite la stampa, di confutare meglio tesi e ipotesi fantasiose". In altre parole, io avrei dovuto fungere da megafono dell'Aeronautica, stando a questa lettera». E più avanti: «Stando a questo ap-

punto-*velina*, io mi sarei prestato a sposare la tesi dell'Aeronautica, impegnandomi a sostenere – da quel momento in poi – che non si sarebbe trattato di un missile. Questo non è assolutamente vero!».

Comunque, al dottor Santacroce quell'argomento premeva, tanto che ci torna sopra con toni ancora più aspri: «Per quanto riguarda l'appunto a firma Gaudio, secondo il quale io mi sarei mostrato disponibile a fare certe dichiarazioni alla stampa, siamo all'assurdo! Innanzitutto, non vedo a che titolo avrei potuto fare dichiarazioni simili! Tramite la stampa avrei dovuto fare da megafono alle tesi dell'Aeronautica Militare, diffondendo come mia la tesi dell'Aeronautica. È veramente assurdo! Io mi limitai semplicemente a dire che, qualora mi fosse stato richiesto quale fosse il punto di vista dell'Aeronautica Militare su questa vicenda, non avrei avuto remore ad affermare che essa non credeva alla tesi del missile».

In realtà, la nota del colonnello Gaudio del SIOS, come abbiamo visto, diceva ben altro. E poi, che interesse avevano gli ufficiali del SIOS in contatto con la magistratura ad inventarsi, in quel momento, una storia del genere? Per il magistrato romano, comunque, il documento che gli venne consegnato il 23 dicembre 1980 «era un atto ufficiale dell'Aeronautica». Quindi, non si capisce come possa anche questo essere bollato come *velina*. «Ora, due sono le cose – ha infine dichiarato Santacroce – o hanno voluto travisare il mio pensiero o mi hanno capito male. Questo è il discorso che mi hanno fatto. La tesi dell'Aeronautica avrebbe potuto trovare in me un interlocutore solo nel senso che, qualora si fosse reso necessario dover chiarire il pensiero dell'Aeronautica stessa, io non avrei avuto remore a dire che essa non credeva all'ipotesi del missile». Anche letta in questo modo, la versione del magistrato suscita non poche perplessità. «Debbo dire in tutta franchezza – ha ammesso infine Santacroce – che per la prima volta mi trovavo a svolgere un'inchiesta particolarmente difficile. Fu allora che mi resi conto, tra l'altro, di come sarebbe importante che in Italia venisse istituito un ente di sicurezza per il volo».

e) Dal ritrovamento delle tracce di esplosivo...

L'istruttoria sommaria condotta dal sostituto Santacroce va avanti, in modo stanco, per tre anni. Dal 2 al 6 novembre 1981 il magistrato – sempre accompagnato dall'ingegner Luzzatti della Commissione tecnica del Ministero dei trasporti e dal maggiore Oddone dei laboratori dell'Aeronautica Militare – si reca a Londra per incontrare gli esperti dell'AIB (*Accident Investigation Branch*) al fine di «valutare con loro – come si legge nella prima relazione Gualtieri sul *caso Ustica* – 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 [si tratta del turboelica *Britannia* delle aerolinee svizzere, precipitato

a Nicosia, Cipro, il 20 aprile 1967: 126 morti, *nda*] a causa dello scoppio a bordo di un ordigno».

L'orientamento della Procura di Roma – in quel momento – era più che evidente: l'ipotesi dell'esplosione a bordo era considerata di fatto prevalente, rispetto alle altre. Durante quel viaggio, la delegazione italiana ebbe modo, inoltre, di apprendere dagli esperti inglesi l'esistenza di particolari tecniche d'indagine e di ricerca di laboratorio, elaborate dal RARDE (*Royal Armament Research and Development Establishment*), «atte ad evidenziare eventuali tracce di esplosivo». Una volta tornato in Italia, il magistrato – sempre coadiuvato dalla Commissione Luzzatti – diede di nuovo incarico ai laboratori dell'Aeronautica di sperimentare le nuove tecniche d'analisi scoperte in Inghilterra.

Fu così che – il 5 ottobre 1982, un anno dopo il viaggio a Londra - la 4^a Divisione Esplosivi e Propellenti dei laboratori dell'Aeronautica Militare depositò alla Procura di Roma una relazione tecnica nella quale – per la prima volta – veniva dimostrata l'esistenza su alcuni reperti dell'aereo di tracce di esplosivo denominato T4. «L'ipotesi che l'esplosione sia stata determinata da una massa esplosiva presente a bordo – concludeva la relazione – è dotata di una elevata probabilità» [Cfr. § 9. *I collegamenti «oggettivi» tra Ustica e Bologna – Cap. V*].

f) ... alla formalizzazione dell'inchiesta

Sulla base di questi elementi emersi nel corso delle varie analisi di laboratorio ed anche in riferimento alle conclusioni contenute nella relazione della Commissione Luzzatti del 16 marzo 1982 (in cui si metteva in evidenza che, con molta probabilità, quale «causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo»), il sostituto Santacroce – il 31 dicembre 1983, tre anni e mezzo dopo la sciagura – chiede al giudice istruttore la prosecuzione dell'istruttoria con rito formale, ai sensi dell'art. 392-*bis* del codice di procedura penale (introdotto con legge del 12 agosto 1982).

«Nel trasmettere il procedimento penale (per disastro aviatorio e per strage, contro ignoti) – si legge nella prima relazione Gualtieri – il sostituto si riservava di specificare il capo di imputazione, il modo di contestazione degli addebiti e le opportune richieste istruttorie. Quale giudice istruttore delegato venne scelto dal Tribunale di Roma il dottor Vittorio Bucarelli».

«Quando si parla di durata abnorme dell'istruzione – ha dichiarato Santacroce alla Commissione – si sottintende che avrei potuto formalizzare prima l'inchiesta. Occorre però considerare che, per poter avanzare richiesta di formalizzazione, è necessario poter formulare un'imputazione o quanto meno un titolo di reato. La possibilità di indicare un titolo di reato l'ho avuta soltanto quando, in seguito agli accertamenti operati dall'Aeronautica Militare nei laboratori di via Tuscolana, vennero scoperte tracce di esplosivo T4. Solo allora potei scrivere sul fascicolo: "Ignoti im-

putati di disastro aviatorio doloso e di strage". Prima non potevo farlo. Potevo soltanto archiviare l'inchiesta o, se vi erano degli imputati, procedere al loro proscioglimento».

ISTRUTTORIA FORMALE: 31 DICEMBRE 1983 - 23 LUGLIO 1990

L'8 novembre 1984 - a distanza di quattro anni e mezzo dalla tragedia - il giudice istruttore Vittorio Bucarelli decide di nominare un collegio di periti [sulle modalità del mandato cfr. nota n. 9 - Cap. V]. A presiederlo verrà chiamato il professor Massimo Blasi, docente alla Facoltà di ingegneria dell'Università di Napoli. Il 4 marzo 1985, i membri del collegio Blasi si recano di nuovo presso il Centro Tecnico Addestrativo (CTA) di Borgo Piave dell'Aeronautica Militare per procedere alla rilettura (una prima analisi dei tracciati era stata effettuata, come abbiamo visto, nell'ottobre-novembre 1980) dei nastri *radar* sequestrati presso il sito di Marsala.

g) Il recupero del relitto

Fra gli incarichi che vengono conferiti al collegio peritale Blasi c'era quello di predisporre uno studio di fattibilità per la localizzazione e l'eventuale recupero dei rottami del DC9 Itavia, precipitato la sera del 27 giugno 1980. Questo fin dall'inizio è stato uno degli argomenti più delicati di tutta l'inchiesta. C'è da ricordare, comunque, che il primo magistrato ad aver inoltrato formale richiesta alle autorità per l'eventuale localizzazione del relitto dell'aereo fu Aldo Guarino della Procura di Palermo: il 9 luglio 1980 (un giorno prima di inviare gli atti a Roma), chiese al Ministero della difesa se avesse a disposizione mezzi idonei per «localizzare la presenza di masse metalliche in profondità». Lo Stato Maggiore della Marina - con una laconica nota datata 12 luglio 1980 - rispose in senso negativo.

g1. Nel 1980 si poteva scendere a 3.000 metri in fondo al mare?

Mancanza di tecnologia adeguata e costi proibitivi: questi sono i due baluardi che per anni hanno impedito l'avvio della campagna di localizzazione e recupero del relitto dell'aereo. Nel 1980 - secondo questa versione, sposata anche dai pubblici ministeri Giovanni Salvi, Vincenzo Rosselli e Settembrino Nebbioso - nel nostro Paese mancava ancora la tecnologia per effettuare un'operazione del genere. Se mai vi fosse stato bisogno, si sarebbe comunque dovuti ricorrere a ditte estere, ma i costi sarebbero stati così elevati da considerarsi proibitivi. Tutto ciò non corrisponde al vero. Anche questa «verità storica» sul caso Ustica ha un risvolto a dir poco inquietante.

In un appunto interno della Commissione – consegnato dal presidente Libero Gualtieri al generale Antonio Subranni, comandante del Raggruppamento Operativo dei Carabinieri il 28 luglio 1993 per suggerirgli una serie di approfondimenti sul tema – si legge: «Nei mesi di luglio-settembre 1980 nel Tirreno Meridionale imbarcazioni della MSS scandagliano il fondo del mare, ufficialmente per "prospezioni geologiche" con l'intervento di esperti francesi e inglesi (il 27 giugno 1980 in quel tratto di mare era affondato il DC9 Itavia). Nel bilancio del 1980 della MSS si legge, in sintesi:

– la società ha acquisito una importante, particolarmente interessante e prestigiosa commessa da parte della Sanin spa (Gruppo Eni) per la ricerca di sedimenti minerari sui fondali vulcanici dei Monti Palinuro e Lametini, nel Tirreno Meridionale.

– le operazioni in mare si sono sviluppate tra il giugno e i primi di settembre hanno impegnato al massimo la società, che ha operato in veste di *general contractor*, avvalendosi dei migliori operatori nazionali, francesi e del Regno Unito.

E nel bilancio dell'anno successivo: La terza campagna di ricerca, per quanto funestata da incidenti meccanici, ha ugualmente sortito risultati particolarmente interessanti, malgrado si sia operato a profondità superiori ai 3.000 metri». I resti del DC9 sono stati ripescati ad una profondità di circa 3.400 metri.

La MSS (*Mediterranean Survey and Service*), citata in questo appunto, è una società per azioni costituita con un capitale sociale di un miliardo il 24 giugno 1980: tre giorni prima della caduta dell'aereo dell'Itavia. Questo l'oggetto sociale, così come è stato descritto nel rapporto del Ros dei Carabinieri del 25 settembre 1993 in risposta ai quesiti formulati dalla Commissione: «Promozione ed assunzione di iniziative in ogni campo di attività da altri promosse, con particolare riguardo per il settore marino». La sede della MSS era a Roma, in via Lucio Volturno 1. «In data 14 ottobre 1987 – si legge sempre sull'appunto predisposto dalla Commissione – la MSS aumenta il suo capitale sociale di 200 milioni. Nel verbale di assemblea societaria, accanto a Pacini Battaglia⁽⁵⁾, figura come secondo consigliere di amministrazione l'ammiraglio Giovanni Torrisi, ex capo di Stato Maggiore della Difesa nel periodo della strage di Ustica».

Durante la sua deposizione in Commissione stragi del 23 novembre 1989 (40ª seduta), l'ex capo di Stato Maggiore della Difesa ha dichiarato: «Purtroppo, questo aereo giaceva su un fondale di 3.000 metri di profondità, per cui – e questo lo dico avendo fatto un'esperienza precedente – vi era un senso di impotenza a fare qualcosa». Quando i commissari domandano quali incarichi avesse ricoperto dopo aver lasciato lo Stato Maggiore (il 1º febbraio 1980) ed essere andato in pensione (il 1º giugno 1981), l'ammiraglio Torrisi ha così risposto: «Non ho ricoperto altri incarichi per la pubblica amministrazione. Attualmente svolgo attività di consulenza e lavoro anche in istituti in cui si svolgono studi su questioni strategiche,

cose che mi hanno sempre appassionato. Quindi, vi è un'attività sempre viva, che non lascio assolutamente».

Nessun accenno esplicito dunque alla MSS: cioè alla società della quale fa parte, la stessa che poche settimane dopo la caduta del DC9 Italia si trovò a *scandagliare e perlustrare* i fondali di quel tratto di Mar Tirreno dove giacevano i rottami dell'aereo. Nato a Catania l'8 novembre 1917, con una lunga carriera alle spalle, già capo del SIOS della Marina militare, poi travolto nei primi anni Ottanta dall'inchiesta sulla Loggia massonica coperta P2 di Licio Gelli (alla quale risultò affiliato), Giovanni Torrisi muore l'11 agosto 1992 mentre si trova nell'isola de La Maddalena in Sardegna.

g2. Le tappe del recupero e i condizionamenti del Governo

Senza voler rifare la cronistoria relativa al complesso *iter* relativo al recupero dei relitti del DC9 ⁽⁶⁾, vale la pena tuttavia ripercorrere alcuni momenti di snodo di questo delicato capitolo dell'inchiesta:

– **19 novembre 1981:** la Commissione Luzzatti contattò, di concerto con il sostituto procuratore Santacroce, le seguenti ditte per l'elaborazione di uno studio di fattibilità per la localizzazione e l'eventuale recupero dei rottami dell'aereo: *Steadfast Marine Consulting* (USA), *Subsea Oil Service* (di Milano, la cui nave *Buccaneer* partecipò – tra il 27 e il 29 giugno 1980 – alle operazioni di recupero dei cadaveri e ripescaggio di alcuni pezzi della fusoliera del DC9: società presso la quale all'epoca lavorava, in qualità di direttore tecnico, Francesco Matteucci, poi passato alla *Tecnospamec* di Genova), *Marine Geophysical Italy* (di Roma) e *Saipem*. La Marina Militare inoltre segnalò alla Commissione ministeriale altre due ditte: la *Comex* (francese) e la *Smith & Tack* (olandese);

– **dicembre 1981:** la *Subsea Oil Service* presenta un secondo studio di fattibilità per il recupero dell'aereo;

– **8 novembre 1984:** il giudice istruttore Vittorio Bucarelli – oltre dieci mesi dopo aver assunto formalmente l'inchiesta – nomina il collegio peritale, scegliendo come coordinatore il prof. Massimo Blasi dell'Università di Napoli;

– **settembre 1985:** la *Tecnospamec* di Genova consegna al collegio peritale Blasi uno studio di fattibilità per il recupero dei resti del DC9, indicando come ditte in grado di effettuare il lavoro la francese *Ifremer* e l'americana *Woods Hole Oceanographic Institution*. La scelta tuttavia veniva fatta cadere sull'*Ifremer*, in relazione al grado di elevata esperienza, ai mezzi di cui poteva disporre e alle maggiori garanzie che avrebbe offerto, in termini di riservatezza, quale ente governativo;

– **18 ottobre 1985:** i periti depositano lo studio di fattibilità della *Tecnospamec* e chiedono al giudice istruttore Vittorio Bucarelli di disporre l'avvio delle operazioni di recupero;

– **5 giugno 1986:** dopo circa due anni dalla nomina del collegio peritale presieduto dal professor Massimo Blasi e dopo circa sei anni dal

disastro, il giudice istruttore autorizza il collegio peritale ad affidare le operazioni materiali del recupero del relitto all'istituto *Ifremer*, sotto la vigilanza e il controllo della *Tecnospamec*;

– **11 settembre 1986:** l'onorevole Giuliano Amato, all'epoca sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, chiede all'ammiraglio Fulvio Martini, direttore del SISMI, di effettuare alcuni accertamenti, fra i quali contattare le autorità americane «per verificare al più presto la possibilità di fotografare il relitto con un mini sommergibile per alte profondità». Che senso aveva l'iniziativa di Amato, poco dopo appena tre mesi dal formale inizio delle operazioni di recupero da parte del collegio peritale nominato dal giudice istruttore?

– **30 settembre 1986:** il direttore del SISMI, Martini, risponde ad Amato, informandolo fra l'altro del fatto che l'Addetto per la Difesa USA aveva comunicato che l'operazione di effettuare delle riprese video-foto con un mezzo subacqueo era fattibile, ma comunque complessa e finanziariamente onerosa. Da parte americana, facevano sapere inoltre che sarebbe stato quantomeno opportuno che la cosa venisse ufficializzata dai rispettivi governi;

– **2 ottobre 1986:** il direttore del SISMI invia ad Amato un altro appunto riguardante presunti legami tra l'*Ifremer* e gli apparati di sicurezza francesi. Il Servizio militare giudicò improbabile che, stante l'età del professor Jacques Cousteau (consulente dell'*Ifremer* e al tempo stesso *honorable correspondant* della *Dgse*), questo potesse costituire un tramite tra l'istituto e i servizi segreti francesi;

– **ottobre 1986:** Giuliano Amato comunica al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, nel corso di un colloquio, i sospetti circa presunti legami tra l'*Ifremer* e i servizi segreti francesi. Durante l'incontro, il giudice avrebbe però fatto osservare all'uomo di governo che un sospetto del genere poteva essere avanzato per qualsiasi ditta o società straniera chiamata ad effettuare quel lavoro e che comunque le operazioni di recupero si sarebbero svolte sotto lo stretto controllo di un'azienda italiana che avrebbe risposto solo al collegio peritale;

– **10 novembre 1986:** l'ammiraglio Martini invia al Ministero della difesa e all'onorevole Amato copia del messaggio ricevuto dall'Addetto per la Difesa USA riguardante la possibilità di assistenza della Marina Militare americana nelle operazioni di localizzazione del relitto del DC9: tali operazioni, di incerto esito, avrebbero comportato una spesa di 10 milioni di dollari;

– **11 novembre 1986:** l'ammiraglio Martini invia un'ulteriore nota ad Amato in cui afferma testuale: «Quanto sopra [circa le illazioni sull'ipotesi del missile accreditate dalla stampa] fa sorgere il sospetto che i continui tentativi di accreditare, comunque, l'ipotesi che il DC9 sia stato abbattuto da un missile siano volti a coprire finalità che poco hanno a che fare con la ricerca della verità ed alle quali non sembrano estranei i forti interessi economici legati al fallimento dell'Itavia ed all'entità del risarcimento dei familiari delle vittime. In questo quadro non desta meraviglia il progressivo disinteresse verso il recupero del relitto che sembra manife-

starsi da parte di molti dei "propugnatori della ricerca ad oltranza della verità". La stessa propugnata esigenza di non affidare il recupero del relitto alla ditta francese *Ifremer* - dotata di grande esperienza e che si è dichiarata certa della fattibilità dell'operazione - potrebbe celare l'intendimento di non giungere all'effettivo recupero piuttosto che essere dovuta alla necessità di garantirsi da possibili inquinamenti di carattere nazionalistico»;

- **17 febbraio 1987:** il collegio peritale Blasi illustra al giudice istruttore la bozza di contratto con l'*Ifremer*, il quale ne autorizza la stipulazione;

- **15 aprile 1987:** il professor Blasi, per conto del collegio peritale, e il capo del servizio giuridico e contrattuale dell'*Ifremer*, Michel Stahlberger, sottoscrivono presso il Tribunale di Roma la convenzione di appalto. Undici giorni prima - il 4 aprile - il Ministero di grazia e giustizia aveva trasmesso al giudice istruttore Bucarelli copia dell'offerta fatta dalla società scozzese *Subsea Offshore Ltd* di Aberdeen per il recupero del relitto del DC9 (giunta al Ministero dei trasporti il precedente 24 febbraio). L'*Ifremer* comunica che le operazioni sarebbero iniziate il 28 aprile 1987 e che il signor Jean Roux sarebbe stato nominato direttore tecnico;

- **1° maggio 1987:** iniziano le operazioni di localizzazione dei resti del DC9 con la nave *Le Noroit*;

- **8 maggio 1987:** viene individuata l'area di ricerca;

- **25 maggio 1987:** il sommergibile *Nautile*, assistito dalla nave appoggio *Nadir*, inizia le immersioni per individuare il relitto e per verificare se si tratta effettivamente dei resti del DC9 Itavia. Nella sintesi delle operazioni compiute il 25 maggio si legge: «Siamo su di un grosso pezzo sul quale c'è il nome della compagnia. Ci sembra di leggere le lettere Itavia»;

- **10 giugno 2 luglio 1987:** vengono recuperate - con l'impiego delle navi *Nadir* e *Noroit*, del sommergibile *Nautile* - le seguenti parti dell'aereo:

- l'insieme della cabina di pilotaggio;
- l'ala destra;
- il reattore sinistro;
- alcune parti della fusoliera;
- il portellone di servizio anteriore;
- alcune parti del vano bagagliaio;
- il *cockpit voice recorder*;
- rottami di piccole dimensioni, frammenti ossei e alcuni bagagli.

Le operazioni di recupero vengono quindi sospese per impegni che l'*Ifremer* ha assunto in precedenza e che riguardano la localizzazione del relitto del transatlantico inglese *Titanic*, affondato nell'Atlantico del Nord la notte del 14 aprile 1912. «Faccio presente - ha dichiarato Pierre Papon, presidente-direttore generale dell'*Ifremer*, durante la sua audizione

formale in Commissione il 19 luglio 1991 – che nel 1985 gli stessi dispositivi, la stessa strumentazione utilizzata per il recupero del DC9 sono stati utilizzati per il reperimento dei resti della nave *Titanic*».

– **17 giugno 1987:** l'ammiraglio Martini – smentendo le sue precedenti note, soprattutto quella dell'11 novembre 1986 – invia al Ministero della difesa un appunto in cui tra l'altro si afferma che l'affidamento del recupero del relitto del DC9 alla *Ifremer*, nonostante i suoi legami con i servizi segreti francesi, si iscriveva in un contesto tale da creare le premesse affinché le indagini si concludessero con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi;

– **17 febbraio 1988:** riprendono le operazioni di ricerca. Questa seconda fase venne pesantemente influenzata dai sospetti del SISMI sui presunti legami dell'*Ifremer* con i servizi segreti francesi;

– **17 aprile-25 maggio 1988:** riprende, sotto un fuoco di fila di polemiche, la campagna di recupero. Vengono ripescate, con l'intervento della nave *Castor*, altre parti del DC9, che verranno poi concentrate nell'*hangar* dell'aeroporto di Capodichino a Napoli:

- il secondo reattore;
- l'ala sinistra con il carrello di atterraggio;
- la coda dell'aereo con i timoni;
- parte della fusoliera con il vano bagagli;
- l'elettrogeneratore di bordo;
- alcuni bagagli;
- il secondo carrello;
- il carrello anteriore;
- pezzi di piccole dimensioni.

– **25 settembre 1990:** il giudice istruttore Rosario Priore, al quale l'inchiesta era stata assegnata dopo l'accoglimento dell'istanza di astensione presentata dal collega Vittorio Bucarelli, in seguito alle dichiarazioni rese in Commissione dall'*ex* sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato sulla presunta esistenza di fotografie americane del relitto del DC9, nomina un nuovo collegio peritale composto dai professori Aurelio Misiti (coordinatore, docente della facoltà di ingegneria dell'Università di Roma), Paolo Santini, Carlo Casarosa, Antonio Castellani, Dennis C. Cooper, Hans Forshing, Gunno Gunnvall, Goran Lilja, Giovanni Picardi e Frank Taylor. All'atto della nomina dei periti il giudice fra l'altro formulò il seguente quesito: «Considerate le parti recuperate, esaminate quelle che risultano riprese dalle videocassette 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 posto dal giudice Priore, il collegio peritale Misiti analizzò le operazioni di recupero effettuate dalla *Ifremer* e descritte nella perizia depositata dal collegio Blasi. Quindi, in applicazione della normativa Icao in materia di indagini su incidenti aerei, venne

disposta la ricostruzione del relitto del DC9 presso l'aeroporto militare di Pratica di Mare, fuori Roma, allo scopo di valutare l'entità delle parti mancanti. Il collegio presieduto dal professor Misiti, dopo aver esaminato, con l'assistenza dei tecnici della *Tecnospamec*, le videocassette contenenti le riprese relative alle parti del relitto non recuperate e dopo aver ascoltato la testimonianza dell'ingegner Jean Paul Roux, responsabile delle operazioni tecniche dell'*Ifremer*, resa al giudice Priore l'11 ottobre 1990 ⁽⁷⁾, giudicò - in base a questi elementi - necessarie nuove operazioni di ricerca e recupero delle parti mancanti dell'aereo.

Queste valutazioni portarono alla conclusione che - in termine di superficie - nel corso delle campagne di recupero della *Ifremer* era stato ripescato non più del 30 per cento del DC9 (l'istituto francese aveva infatti ritrovato l'80 per cento del peso dell'I-TIGI). In fondo al Tirreno rimaneva, in sostanza, circa l'80 per cento della fusoliera, cioè una delle parti più importanti per la determinazione delle cause del disastro.

Il giudice Rosario Priore, in base alle risposte fornite dal collegio peritale Misiti, affidò alla società inglese *Wimpol* l'incarico di ricercare le parti mancanti del DC9 ed eventualmente recuperarle. Nel maggio 1991, dopo aver ultimato le prime due fasi di ricerca mediante ecoscandaglio, la *Wimpol* ha dato avvio alla ricognizione video delle aree del fondo marino a maggior densità di risposte *sonar*. I periti, dopo aver perlustrato (con un mezzo sottomarino teleguidato) un'area di 20 km di lato a Nord Est rispetto la zona ispezionata dall'*Ifremer*, decisero di orientare le ricerche in un quadrato di circa 5 chilometri di lato: all'interno delle aree in cui erano stati ritrovati i motori, ali e coda dell'aereo, la *Wimpol* ha localizzato una notevole quantità di relitti, costituenti - a parere dei periti - la quasi totalità delle parti mancanti del DC9:

- tre portelloni di servizio;
- parti di fusoliera;
- parti del pavimento della cabina;
- elementi delle ali.

g3. *Quei solchi misteriosi intorno ai rottami del DC9*

Durante l'esplorazione e il successivo recupero dei restanti relitti dell'aereo, sono state scoperte nei dintorni di quest'area visibili tracce di interventi lasciate dai mezzi dell'*Ifremer*. Erano più che evidenti, peraltro, lunghi solchi paralleli impressi sul fondo assomiglianti a tracce di mezzi dotati di cingoli. La stessa disposizione di alcuni frammenti appariva come il risultato di una qualche azione manipolativa: le strutture dei sedili, per esempio, si presentavano ordinate in cumuli.

Negli stessi giorni e nella stessa area la *Wimpol* ritrovò una scatola nera del tipo *Data Flight Recorder*, al momento non attribuibile con certezza al DC9 Itavia poiché presentava dei numeri di matricola sul contenitore diversi rispetto a quelli registrati nella documentazione ufficiale della compagnia aerea di Davanzali. In seguito a questi ultimi ritrova-

menti, il giudice Priore decise di rinviare la conclusione della terza fase di ricerca, ordinando l'immediato recupero del *Data Flight Recorder* e di altri resti. Le operazioni hanno avuto inizio il 18 luglio 1991: oltre undici anni dopo il disastro.

Ecco cosa dichiara sul punto Giovanni Salvi, uno dei tre pubblici ministeri che ha firmato le requisitorie del 31 luglio 1998, in sede di audizione in Commissione il 29 settembre 1998: «Effettivamente dai video del lavoro effettuato dalla nuova società [la *Wimpol*] sono emerse tracce non attribuibili né ad eventi naturali, né ad eventi umani conosciuti (o almeno non siamo riusciti ad attribuirli). Quindi ci sono in zone particolarmente delicate del recupero delle tracce che sono diverse da quelle lasciate dai trattorini della *Ifremer* e che appaiono tracce non naturali ... certamente delle tracce anomale nel fondo ci sono».

I magistrati romani, dopo articolate indagini, hanno comunque appurato che l'*Ifremer* ha svolto il proprio incarico con estrema cura e correttezza. Quindi, se sono d'origine meccanica, quei solchi non possono certo essere attribuiti ai mezzi utilizzati dall'istituto francese.

g4. *Il problema dell'individuazione dei relitti*

Un altro capitolo ricco di ombre riguarda la determinazione dell'area dove effettuare la ricerca e l'eventuale recupero dei resti del DC9. Il primo ad averne parlato è stato Jean Paul Roux della *Ifremer*, quando è stato interrogato dal giudice istruttore Priore, l'11 ottobre 1990: «La determinazione dell'area di ricerca ha richiesto un anno di lavoro. I documenti che mi sono stati comunicati dal signor Blasi provenivano dalle ricerche effettuate dalla Marina italiana [Cfr. § 10. *I primi recuperi* - Cap. III] al momento del disastro. Malgrado la mia richiesta è stato impossibile ottenere dalla Marina italiana i documenti originali. Io disponevo del percorso *radar* dell'aeromobile, seguito - credo - dai *radar* civili di Roma, e disponevo altresì di una serie di mappe che ricapitolavano ogni 6 o 12 ore lo stato dei rottami recuperati dalle navi o dagli elicotteri, presenti in luogo per le ricerche dopo l'incidente. La distribuzione geografica di tutti questi rottami si estendeva su una grandissima superficie da Nord a Sud. I pezzi raccattati erano di natura molto varia gli uni dagli altri, particolarmente per quanto riguardava la deriva dovuta alla corrente e al vento. Non è stato dunque possibile prendere in considerazione la posizione e l'ora in cui sono stati recuperati i rottami, per determinare la posizione d'impatto dell'aereo sul mare. Quando parlo di correnti marine mi riferisco alle correnti di superficie».

Il direttore delle operazioni di intervento subacqueo dell'istituto francese ha ripreso quindi l'argomento un anno dopo - il 19 luglio 1991 - durante la sua audizione in Commissione dopo il clamore delle polemiche sui presunti legami dell'*Ifremer* con i servizi segreti francesi e quindi sull'ipotesi che i relitti ripescati (da considerarsi corpi di reato) fossero stati in qualche modo manomessi o inquinati: «Abbiamo individuato il relitto

[lo studio per identificare la zona era durato oltre un anno, *nda*] dopo sei giorni di ricerca. Prima mi sono riferito alle informazioni *radar*. La seconda categoria riguardava le informazioni sui materiali che sono stati recuperati nei giorni successivi all'incidente. È in base a tali informazioni che in caso di disastri viene definita la zona di impatto e la zona di incertezza, sulla quale poi vengono svolte le ricerche. Disponevamo allora di due documenti: il primo era una mappa che praticamente descriveva quanto veniva fatto in ciascun giorno delle ricerche. Ho con me un pezzo di questa mappa aerea che porta delle annotazioni e degli elementi di riferimento che riguardano appunto le ore e le posizioni delle navi che hanno recuperato gli oggetti. Desidero farvi notare che questo tipo di documento su un incidente così grave è stato scritto a mano».

E ancora: «L'elemento portante di questo documento è la distanza tra il punto più a Nord, che corrisponde ad una chiazza di olio [Cfr. § 8. *Partono i soccorsi* e § 9. *Ritardi o dati radar sballati?* - Cap. II] ed il punto più a Sud, sul quale mi dilungherò successivamente. Questa distanza è di 45 miglia, corrispondenti a circa 70 chilometri ed è stata rilevata all'indomani dell'incidente. Si può supporre che il cerchio indicato su questa mappa delimiti una zona di incertezza che è, appunto, quella indicata da colui che ha redatto il documento, e questa zona è di 20 miglia marine di raggio. Questi punti estremi a Nord e a Sud erano interessanti. Ad esempio, il punto più a Nord delimitava la chiazza d'olio, però purtroppo non sono stati fatti dei campionamenti del contenuto di tale chiazza d'olio e quindi non è stato possibile stabilire se si trattasse di olio appartenente all'aereo che era stato avvistato sul fondale di Ustica».

Alla fine Roux conclude, in senso del tutto dubitativo: «Sono rimasto molto sorpreso della dispersione delle posizioni fornite dalle varie navi che hanno effettuato le ricerche nelle primissime ore dopo l'accaduto. Tale dispersione può dipendere da due motivi: o l'aereo si è distrutto poco a poco nelle ultime fasi del volo (con i pezzi di aereo e passeggeri caduti poco a poco prima dell'impatto con l'acqua), oppure le posizioni indicate dalle navi non erano precise, e ciò è comprensibile perché all'epoca non si disponeva della strumentazione radioelettrica che esiste oggi. Alla vigilia dei preparativi per le operazioni, il collegio peritale mi ha proposto di cambiare la zona delle ricerche».

Alla domanda del presidente Libero Gualtieri su cosa significasse che il collegio peritale Blasi, alla vigilia della campagna di ricerca, avesse chiesto di cambiare la zona delle ricerche, ecco come ha risposto Roux: «La lettera firmata dal signor Stahlberger [Michel, responsabile delle questioni giuridiche e contrattuali dell'*Ifremer*, *nda*] aveva un duplice scopo, quello di indicare me come responsabile del progetto e quello di indicare i dati della zona dove le ricerche dovevano essere condotte. Questa determinazione doveva avvenire per contratto. Ho qui il *telex* del signor Blasi. Le motivazioni di questa domanda sono comprensibili: risultano da un esame del documento da parte di persone che non sono veramente degli esperti. Allora ho spiegato con maggiori dettagli al collegio peritale quali erano state le motivazioni ed il mio modo di lavorare per la determina-

zione di quella zona delle ricerche. Ho anche fatto presente che, se avessero voluto modificare la zona delle ricerche, questo sarebbe dovuto avvenire mediante una modifica contrattuale».

Comunque, l'area da scandagliare per l'individuazione del relitto, definita dagli esperti dell'*Ifremer*, che teneva conto del punto corrispondente all'ultimo segnale del *transponder* e dalla mappa dei relitti recuperati dopo l'incidente, si estendeva in un primo momento da 39° 30' 5'' a 39° 44' latitudine Nord e da 12° 46' a 13° 03' longitudine Est. La profondità – segnalata dalle apparecchiature – in quel punto del Basso Tirreno era di circa 3.600 metri. Il rettangolo interessato dalle ricerche venne quindi ridefinito e delimitato su queste coordinate: 39° 41' 25'' a 39° 43' 91'' latitudine Nord e da 13° 01' longitudine Est [Cfr. § 7. *Il mistero dell'ultimo punto noto* – Cap. II].

g5. *La spaccatura del collegio Blasi*

Una volta terminata la campagna di recupero – il 25 maggio 1988 – il collegio peritale Blasi, dopo aver analizzato le tracce dei *radar* civili e militari, inizia ad esaminare i resti del DC9 precipitato la sera del 27 giugno 1980. L'inchiesta fino a quel momento aveva subito un lungo letargo, giustificato dal giudice istruttore dell'epoca con la necessità di attendere l'esito delle perizie tecniche affidate ai periti ai quali era stato chiesto di accertare la dinamica e la causa del disastro.

La prima relazione Blasi fu depositata il 16 marzo 1989: dieci mesi dopo la fine delle operazioni di recupero effettuate dall'*Ifremer* e a più di quattro anni di distanza dal conferimento dell'incarico. «Richiesto dalla Commissione di spiegare i motivi dell'abnorme durata degli accertamenti peritali – si legge nella seconda relazione Gualtieri sul caso Ustica – 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».

Il collegio peritale Blasi, al termine dei suoi lavori, concluse che la causa della perdita dell'aereo andava individuata in una esplosione esterna, ravvicinata, di un missile. La relazione recitava testuale: «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 giudice istruttore Bucarelli, in seguito alle risultanze contenute nelle 477 pagine di relazione redatta dal collegio Blasi, pose ulteriori quesiti ai consulenti del Tribunale:

- 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 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 al fine delle indagini.

In sostanza, il titolare dell'inchiesta richiama il collegio peritale ad una maggiore concretezza e chiedeva risposte più dettagliate in merito al tipo di missile utilizzato per abbattere il DC9 e al sistema *radar* ATCAS (*Air Traffic Control Automated Service*), servito dai *radar* del traffico aereo Marconi e Selenia, e della rete *radar* militare del sistema NADGE (*Nato Air Defence Ground Environment*), dal quale dipendevano i centri della difesa aerea di Licola e Marsala. Sempre sulla questione dei dati radaristici, il collegio Blasi nominò tre consulenti *ausiliari*: il professor Gaspare Galati, della Seconda Università di Roma, e gli ingegneri Ennio Giaccari e Sergio Pardini, dirigenti della Selenia.

«Quando il 26 maggio 1990 il collegio Blasi depositò le risultanze del supplemento di perizia - afferma la seconda relazione Gualtieri - 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 riconfermavano 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». Nell'elaborazione e nella maturazione di questa nuova valutazione (esplosione interna - bomba) furono determinanti i pareri espressi dai periti *ausiliari* sull'esame dei tracciati *radar* di Ciampino: questi ultimi escludono infatti la presenza di altri aerei intorno alla scia del DC9 Itavia: «Le due traiettorie, che inequivocabilmente si intersecano, debbono attribuirsi la prima ai frammenti del DC9, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso».

«Il punto di snodo principale - ha dichiarato in Commissione il sostituto procuratore Giovanni Salvi - si può situare nel 1989, quando cioè viene offerta una diversa interpretazione delle modalità di funzionamento del *radar* di Ciampino, in grado di porre le basi per una interpretazione di quei ritorni *radar* come derivanti da un mal funzionamento del *radar* di Ciampino. Questo avrebbe potuto fornire la base solida per spiegare per quale ragione solo il Marconi vede (e non anche Selenia) questi ritorni, le ragioni per le quali il *radar* di Marsala non li vede, le ragioni per le quali Licola non annota questi ritorni sul DA1, sui suoi registri. Questo, quindi, è il punto centrale: quello che si verifica tra il 1989 e il 1990 [...]. Il primo punto di grande perplessità che abbiamo avuto è questa relazione Selenia del 1990, perché ci siamo accorti che in realtà coloro

che avevano redatto tale relazione erano gli stessi tecnici che avevano redatto quella del 1980 e che in realtà nel frattempo non era intervenuto nulla che rendesse ragionevole una modificazione di quella interpretazione».

In sintesi, i pubblici ministeri hanno ritenuto che i risultati contenuti nella perizia Blasi (sia la prima che la seconda del maggio del 1990, polarizzata intorno alle valutazioni della relazione Selenia) non fossero idonei a supportare nessun serio accertamento sulle cause della perdita del DC9. «Abbiamo ritenuto che gli elementi che furono allora individuati – ha dichiarato il dott. Salvi – in sostanza come fondamento dell'ipotesi del missile, non fossero tali da poter fornire nessuna seria certezza, che fossero fortemente contrastati da dati di fatto».

g6. *Le accuse al personale dell'Aeronautica Militare*

Il 5 agosto 1989, su richiesta del pubblico ministero Giorgio Santacroce e dopo le perquisizioni disposte dall'autorità giudiziaria romana il 18 agosto 1988 presso il centro *radar* di Licola per acquisire i registri del personale presente il 27 giugno e il 18 luglio 1980 (data della caduta del Mig 23 libico sui monti della Sila), il giudice istruttore Vittorio Bucarelli (cinque mesi dopo il deposito della perizia Blasi) invia mandati di comparizione a sedici militari in forza a Marsala all'epoca dell'incidente e a sei militari in forza a Licola con l'imputazione per concorso in falsa testimonianza aggravata, concorso in favoreggiamento personale aggravato e concorso in occultamento di atti veri aggravato. «Le imputazioni furono formulate – si legge nella prima relazione Gualtieri – sulla scorta degli accertamenti compiuti dal collegio peritale Blasi sulle registrazioni *radar* di Marsala, così come erano stati illustrati nella perizia del 16 marzo 1989».

Vincenzo Roselli, uno dei tre pubblici ministeri della Procura di Roma delegati all'inchiesta sul disastro aereo del 27 giugno 1980, ha così sintetizzato le accuse al personale dell'Aeronautica Militare, durante l'audizione del 29 settembre 1998: «Non è seriamente contestabile che nell'ambito delle singole imputazioni contestate dalla Procura della Repubblica di Roma l'accento logico cada soprattutto sull'imputazione *ex* articolo 289 del codice penale, l'attentato agli organi costituzionali, *sub specie* soprattutto del governo, che, come è noto, è stata contestata a quelli che erano all'epoca ai vertici dell'Aeronautica Militare: il Capo di Stato Maggiore, il Sottocapo, il Capo del SIOS, il Capo del 3° Reparto, che è quello addetto soprattutto al controllo della sicurezza del volo [...]. Come è noto, sin dalla stessa notte tra il 27 e il 28 giugno 1980, nell'ambito dell'Aeronautica Militare tutte le sedi periferiche (ma anche a livello degli uffici dello Stato Maggiore) preposte alla raccolta dei dati immediati, parliamo soprattutto della sala operativa che è ovviamente in stret-

tissimo contatto con i vertici dello Stato Maggiore, si determina una situazione di allarme. Si avanza l'ipotesi non solo della collisione, ma anche dell'esplosione, anche di carattere esterno. Si ha da più fonti la netta percezione della presenza di traffico militare americano nella zona del sinistro e si avviano immediatamente contatti con organi americani e con alcune basi - si cerca, ad esempio, a Sigonella - ma soprattutto con l'addetto militare dell'ambasciata americana, per poter avere conferma di siffatta presenza. Si parla espressamente di una possibile presenza di un portaerei».

Tutto ciò, al contrario di quanto viene suggestivamente lasciato intendere, era in realtà del tutto normale e fisiologico. L'allarme - dopo la scomparsa del DC9 dagli schermi *radar* - nelle varie strutture dell'Arma Aeronautica costituiva una sorta di dovere d'ufficio, di *routine*. Sarebbe stato folle e illogico il contrario. La rete di soccorso, nell'immediatezza del fatto, cerca di assumere ogni tipo di notizia. Si fanno congetture, si elaborano ipotesi e si cercano indizi utili per aprire uno spiraglio o suggerire una chiave di lettura alle varie fasi della dinamica del disastro. L'improvviso *black out* nelle comunicazioni TBT (Terra-Bordo-Terra) con il volo IH 870 aveva creato enormi difficoltà, soprattutto al *Rescue Coordination Center* di Martina Franca che era chiamato ad organizzare il soccorso aereo. A livello medio-basso, nella rete della Difesa Aerea - visti i precedenti con le forze aeronavali statunitensi operanti, spesso e volentieri in modo spregiudicato, nel Mar Tirreno - iniziano a circolare voci, indiscrezioni e ipotesi di scenario: lo stato di allarme nasceva anche dal fatto che lo spazio aereo interessato dall'evento [Cfr. nota n° 1 - Cap. II], cioè il punto corrispondente alla scomparsa del DC9, era sovrastante le acque internazionali. In quel tratto di mare e al di sopra di quel tratto di mare la convenzione di Chicago del 1944 (norme Icao) prevede la non applicazione delle norme della stessa convenzione per aeromobili militari, di Stato, di dogana o di polizia: queste aree possono, in sostanza, essere interessate da traffico non controllato.

Quando, dunque, i centri del soccorso aereo e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica interpellano le autorità militari americane non fanno altro che agire secondo i doveri d'ufficio: le consuete procedure, in caso di incidente aereo sopra le acque internazionali, imponevano anche quei riscontri e quelle verifiche. Tuttavia, per l'autorità giudiziaria questo tipo di comportamento lascia inevitabilmente spazio ai sospetti. «Questa situazione di allarme e incertezza - prosegue Roselli - persiste nei giorni successivi, anche quando le autorità alleate danno poi risposte rassicuranti circa la mancanza di traffico militare e circa la presenza nelle basi di tutti gli aerei, in quanto l'interpretazione dei dati *radar* immediatamente acquisiti legittima questo forte dubbio sulla presenza di un terzo aereo».

Il corpo dei sospetti nei confronti del personale dell'Aeronautica si irrobustisce - sempre secondo i magistrati della Procura di Roma - in una ulteriore fase: quella concernente la manipolazione o distruzione di documenti inerenti la sciagura del DC9. «Si determina poi tutta una serie di carenze documentali estremamente gravi che questo Ufficio ha lumeg-

giato ampiamente nelle prime pagine della terza parte della requisitoria, sulle quali ampiamente si è detto sulla stessa stampa [i tre pubblici ministeri, il 3 agosto 1998, dopo il deposito delle requisitorie, hanno indetto una conferenza stampa per illustrare ai giornalisti l'ossatura centrale delle loro accuse, *nda*]. Carenze che sono troppo estese, numerose e convergenti per ritenere che, quanto meno in parte, non siano frutto di sciatteria, dimenticanza o trascuratezza, ma di soppressione dolosa».

I perni sui quali si snoda la pubblica accusa sono questi:

a) presso la sala operativa dello Stato Maggiore dell'Aeronautica manca il brogliaccio delle telefonate del sottufficiale di servizio il quale, dalla ricostruzione effettuata, pare che ne abbia ricevute moltissime quella notte;

b) tracce di alterazione dei registri della base *radar* di Marsala: fogli strappati attinenti alle registrazioni di quella notte. Nastri delle telefonate anch'essi recuperati, ma non nella loro integrità;

c) degli otto nastri contenenti le registrazioni telefoniche tra Ciampino e le varie basi dell'Aeronautica, seppur letti dagli esperti della Commissione Luzzatti, solo tre risultano agli atti dell'inchiesta. Da un frammento non del nastro ma della trascrizione di una delle telefonate tra Ciampino e Siracusa si parla di traffico militare avvenuto circa mezz'ora dopo il sinistro;

d) mancano le telefonate della base di Licola. «Erano telefonate – ha spiegato il dottor Roselli – che, a parte i decreti di sequestro della magistratura, dovevano comunque essere conservate perché attenevano al traffico, ad un incidente aereo»;

e) i nastri della base di Poggio Ballone, una volta inviati all'autorità giudiziaria, si perdono per strada. Non vengono più ritrovati.

I pubblici ministeri, tuttavia, si dimenticano di evidenziare la questione che concerne invece i 99 giorni trascorsi dalla data dell'incidente al ritiro dei nastri radar di Marsala da parte del pubblico ministero di Roma, dopo che erano stati sigillati e affidati in custodia giudiziaria ad un ufficiale superiore di Trapani, fin dal 21 luglio 1980. Questo incredibile quanto ingiustificabile ritardo non è certo imputabile all'inerzia o peggio alla malafede dell'Aeronautica Militare, la quale – in quel lasso di tempo – avrebbe potuto benissimo manipolare i dati contenuti nei nastri. Nastri che – al contrario di quanto s'è favoleggiato negli anni – sono stati riconosciuti essere originali e non sottoposti ad alcuna manipolazione o alterazione, così come è stato definitivamente accertato dal collegio peritale radaristico (composto dal professor Enzo Dalle Mese, dal professor Roberto Tiberio e dal colonnello Franco Donali e nominato dal giudice istruttore Rosario Priore il 10 ottobre 1995) nella relazione tecnica del giugno del 1997.

In merito ai sospetti sull'operato dell'Aeronautica Militare, ecco come si è espresso Mino Martinazzoli, *ex* ministro della Difesa durante il primo governo Craxi, nel corso della sua audizione in Commissione il 27 giugno 1990 (56^a seduta): «Non vorrei essere frainteso, ma se il tipo

di procedura seguito è quello di presupporre un evento e di considerare tutto quello che si discosta dalla supposizione dell'evento assunto come prova di un travisamento e, al contempo, come prova dell'evento supposto, le cose si presentano molto complicate anche in tema di approfondimento delle responsabilità amministrative rispetto alle risultanze penali. Tutto questo tema diventa irrisolvibile».

g7. Operazioni militari occulte?

«Sul punto – ha osservato Roselli – il nostro ufficio è stato piuttosto chiaro nelle parti finali di questa requisitoria relativa all'art. 289 del codice penale (pagine 555 e seguenti della requisitoria). Riteniamo, in primo luogo, che siano stati acquisiti elementi sufficientemente validi per giustificare un'adeguata istruttoria dibattimentale, per ritenere che vi fosse quella notte una situazione che non possiamo definire di guerra nascosta o di guerra informale, ma certamente di movimenti militari non riconducibili a delle mere esercitazioni non segnalate (prassi che era piuttosto diffusa, soprattutto da parte degli americani). Un qualcosa di più inquietante che si poteva benissimo collocare in quel contesto internazionale piuttosto agitato e tormentato [...]. Il nostro Ufficio ritiene ormai probatoriamente acquisito il fatto che quella notte nel Mediterraneo operasse una portaerei».

I magistrati romani sono convinti che i vertici dello Stato Maggiore dell'Aeronautica abbiano, deliberatamente, taciuto tutto questo alle autorità politiche e di governo. Dal Presidente del Consiglio in giù, passando per il ministro della difesa, nessun uomo di governo sarebbe stato messo nelle condizioni di sapere cosa accadde veramente quella notte sui cieli tra Ponza e Ustica. «I più importanti esponenti politici sentiti al riguardo – ha sottolineato Roselli – l'allora ministro Lelio Lagorio e l'allora presidente del Consiglio Francesco Cossiga, hanno espressamente detto, e più volte in sede di deposizioni testimoniali, che se il governo fosse stato reso edotto di questo stato di fatto, cioè di questa situazione di allarme determinatasi quella notte, nei giorni e nelle prime settimane successive all'interno dell'Aeronautica, diversa sarebbe stata ovviamente la reazione. Si sarebbero attivati dei canali diplomatici e non ci sarebbe stato, invece, quell'allinearsi dell'ipotesi – inizialmente ritenuta più credibile – del cedimento strutturale che determina – ripeto – una sostanziale situazione di inerzia da parte del governo».

«Basti pensare – ha concluso il magistrato – per fare un esempio unico fra tutti, quale sarebbe potuto essere l'atteggiamento del Governo per ciò che attiene la famosa questione dell'Itavia, se subito fosse stata rivelata questa situazione di allarme – che certamente non avrebbe consentito di parlare di cedimento strutturale, ma che avrebbe ricondotto la causa del sinistro ad ipotesi più gravi – ben diverso sarebbe stato l'atteggiamento del Governo in ordine ad un fatto che aveva rilevanza nazionale, quale il fallimento o la messa in liquidazione dell'Itavia».

h) Le dichiarazioni di Amato e la questione delle foto del relitto

Il grande colpo di scena si ha l'11 luglio 1990, quando l'ex sottosegretario socialista alla presidenza del Consiglio, Giuliano Amato - in sede di audizione in Commissione - dichiara di aver appreso dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli - verso la fine di settembre del 1986 - dell'esistenza di alcune fotografie del DC9 scattate dagli americani. Prima, quindi, dell'ufficiale recupero del relitto dell'aereo. Ecco i brani più significativi della deposizione di Amato:

«Venni nominato nel 1983 - non ricordo esattamente la data - e comunque mi occupai del recupero del relitto del DC9 dopo che, all'inizio di agosto del 1986, il presidente Cossiga scrisse una lettera all'onorevole Craxi per sollecitare interventi adeguati. Prima di quella data non mi ero mai occupato della questione. L'interessamento della Presidenza del Consiglio ripeto - prese le mosse dalla sollecitazione del presidente Cossiga, figlia a sua volta di una sollecitazione venuta da parlamentari e familiari delle vittime che avevano costituito un comitato per la verità su Ustica». In effetti, il 27 giugno 1986 (sesto anniversario della tragedia) il Comitato per la verità su Ustica, presieduto dal senatore Francesco Paolo Bonifacio, si rivolse al presidente della Repubblica Francesco Cossiga pregandolo di intervenire sul Governo «affinché fosse posto fine a un silenzio intollerabile». Nei primi giorni di agosto dello stesso anno, Cossiga invia quindi una lettera al presidente del Consiglio Bettino Craxi chiedendogli interventi adeguati. «Emerge un quadro fin troppo chiaro - si legge nella missiva del Quirinale - delle oggettive difficoltà incontrate nell'inchiesta, ma anche del malessere che la disinformazione ha alimentato non solo nella pubblica opinione nazionale, ma anche negli ambienti comunitari».

Il 30 settembre del 1986, Giuliano Amato, nel corso del dibattito alla Camera sul caso Ustica ebbe a dichiarare: «Non c'è dubbio che la Commissione d'inchiesta Luzzatti ha concluso lasciando il quesito aperto e tuttavia gli elementi che ha fornito inducono il lettore, qualsiasi sia, a propendere, sulla base di questa lettura, per l'ipotesi del missile». E poi: «Il recupero potrà permetterci di accertare, di là da ogni ragionevole dubbio, se si è trattato di una bomba dentro o di un missile fuori».

Ma torniamo alle dichiarazioni di Amato in Commissione: «Cominciai il mio lavoro su incarico del presidente Craxi, cercando da un lato di acquisire i documenti esistenti nell'ambito dell'Esecutivo, che poi si esaurivano nella relazione della Commissione Luzzatti, di cui ebbi gli atti dal Ministero dei trasporti, del marzo 1982. Inoltre sollecitai i Servizi e la Difesa a fornirmi gli elementi di cui fossero in possesso. Ricevetti degli appunti sui quali cominciai a lavorare con Martini, persona della quale mi sono sempre fidato in questa come in altre materie».

«La Commissione [Luzzatti, *nda*] concludeva ritenendo che, per andare avanti e per rispondere al quesito con il quale concludeva il suo lavoro, era necessario tirare fuori il relitto. Fu a quel punto che esaminai gli elementi a disposizione per capire come e in quale modo il relitto fosse

stato in passato considerato e che cosa si potesse fare al momento. Mi feci dare tutti gli atti precedenti di governo relativi al relitto e poi presi contatto con il giudice Bucarelli che era da tempo sulla medesima pista di ricerca del relitto. Nel marzo 1986 Luzzatti scrisse una lettera al Ministro dei trasporti ricordando che la Commissione era sopravvissuta, che non stava facendo niente e che, senza il recupero del relitto, era inutile che continuasse ad esistere. Valutai allora quale strada convenisse seguire per questo benedetto recupero».

«Sentii l'ammiraglio Martini che mi prospettò l'ipotesi (che all'inizio non mi fu chiaro se onerosa o gratuita) di far fare un'ispezione fotografica con un mini sommergibile di profondità dagli americani. La presentò come un'ipotesi che poteva addirittura rendere inutile il recupero, qualora le fotografie fossero di tale chiarezza da consentire di avere gli elementi che si stavano cercando. Ovvero comunque poteva servire a facilitare il recupero, indicando la localizzazione chiara dei pezzi e quindi riducendo i tempi di lavoro di chi poi dovesse recuperarli».

«Come terza pista sentii il giudice Bucarelli. Anche in questo caso si tratta di cose interessanti, specie per uno che fa il mio doppio mestiere, per capire cosa si va a cacciare nei comportamenti dello Stato. Il giudice mi spiegò il senso che stava dietro tutta la corrispondenza tra lui e il Ministero delle finanze. Si trattava in pratica di un vecchio regolamento sulle perizie giudiziarie: un regolamento, vigente allora, che identificava le perizie che i giudici potevano fare, ovviamente ignorando tutto ciò che riguarda gli aggeggi inventati negli ultimi decenni e che erano ignoti al suo autore (credo risalga ai primi anni del '900). Tale regolamento conteneva una norma per la quale le perizie che andassero al di là di quelle analiticamente previste al suo interno potevano essere fatte dai giudici, tuttavia il giudice poteva portarne la responsabilità personale, in primo luogo sul piano finanziario».

«Questo brav'uomo, consapevole del fatto che gli serviva il relitto di Ustica, ma che ciò costava da alcuni miliardi in su, qualche preoccupazione l'aveva». Il giudice istruttore temeva, in parole povere, che la Corte dei Conti gli potesse addebitare tutta l'operazione. E questo, secondo Amato, rappresentava un *freno oggettivo* a far proseguire Bucarelli in quella direzione. «Per tale ragione, quindi, decidemmo di lasciar cadere il disegno di legge e di garantire al giudice i mezzi sul capitolo delle perizie giudiziarie, assicurandogli che poi quei soldi, in qualche modo, li avrebbe pagati lo Stato, che *a priori* dichiarava di condividere l'esigenza del recupero. Anzi, questo lo Stato non poteva neanche dirlo poiché si trattava di un atto di giustizia, ma comunque, in quanto lui disponesse quella perizia, stesse pure tranquillo che lo Stato l'avrebbe pagato. Questo, in sostanza, era ciò di cui Bucarelli sentiva il bisogno».

«A quel punto, dunque, lasciammo cadere l'idea dell'ispezione fotografica, lasciammo cadere il disegno di legge ed io tenni, non ricordo per la verità, se una o due riunioni riservate nel mio ufficio con il capo dell'ufficio istruzione, dottor Cudillo, con il giudice Bucarelli, con il dottor Niutta, che era il responsabile della Direzione generale del Ministero di

grazia e giustizia, e con il Ragioniere generale dello Stato, in modo che fosse chiaro – erano presenti tutti i protagonisti necessari – che lo Stato si sarebbe accollato l'onere del recupero. Bucarelli fu tranquillizzato e quindi poté procedere. Questa decisione venne presa l'ultima settimana di settembre e quando mi recai alla Camera, il 30 settembre, lo riferii all'Assemblea».

«... io ebbi notizia di fotografie da parte di Bucarelli, che mi disse che ne aveva avute e che erano di fonte americana [precedenti quindi all'intervento dell'*Ifremer, nda*]. Ma io non le ho mai ricevute e siccome erano atti acquisiti ad una istruttoria in corso... Egli [il giudice Bucarelli] mi disse di avere già avuto fotografie e quindi questo ora, a ripensarci, rende legittima la domanda: ma come, se l'avevano già fatte perché il trenta per cento solo di probabilità [riferendosi alle difficoltà tecniche nello scendere a 3.400-3.500 metri in fondo al Tirreno e localizzare il relitto del DC9 manifestate dalle autorità militari statunitensi e riportate nella nota del SISMI del 30 settembre 1986, *nda*]. Questo avvenne intorno alla fine di settembre 1986, quando discutemmo dell'opportunità di rivolgerci agli americani. Quindi doveva essere intorno alla fine di settembre, cioè prima che tagliasse la testa al toro il fatto che questi chiedevano dieci milioni di dollari. Sì, quindi quadra il fatto che erano americane. Lui me lo disse che aveva già foto americane».

i) L'istanza di astensione del giudice istruttore

Il 17 luglio 1990, sulla scorta delle dichiarazioni rese in Commissione stragi da Giuliano Amato, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli propone al presidente del Tribunale di Roma, Carlo Minniti, istanza di astensione dalla prosecuzione delle indagini sulla sciagura aerea del 27 giugno 1980, in quanto costretto dall'iniziativa che si proponeva di assumere nei confronti dell'*ex* sottosegretario a Palazzo Chigi, contro il quale avrebbe presentato querela per diffamazione. Il magistrato negò, infatti, di aver mai avuto o visto fotografie americane del relitto del DC9 precedenti le fasi del regolare recupero espletate dall'*Ifremer*. Quello stesso giorno, il titolare dell'inchiesta – come ultimo atto istruttorio – nomina un nuovo collegio peritale composto da quattro professori dell'Università della facoltà di ingegneria dell'Università di Roma, da un docente della facoltà di ingegneria dell'Università di Pisa, da tre professori dell'Istituto di medicina legale dell'Università di Pavia, da un professore dell'Università tedesca di Braunschweig, da due docenti inglesi, uno della *Cranfield Aviation Safety Center* e l'altro dell'Università di Birmingham.

Il 23 luglio, il presidente del Tribunale di Roma accoglie l'istanza di astensione presentata dal giudice Bucarelli e nomina, come nuovo titolare dell'inchiesta, il giudice istruttore Rosario Priore, già collaboratore di questa Commissione. Il 1° agosto 1990, il procuratore capo di Roma, Ugo Giudiceandrea, nomina come rappresentanti dell'accusa il procuratore aggiunto Michele Coiro e i sostituti Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, in

sostituzione di Giorgio Santacroce, destinato alla Procura Generale presso la Corte d'appello. C'è da ricordare che il 5 giugno 1990 – poco più di un mese prima dell'audizione di Giuliano Amato – i legali delle vittime avevano presentato al Consiglio superiore della magistratura un esposto contro l'operato del giudice Bucarelli e del pubblico ministero Santacroce. Gli addebiti erano i seguenti: l'abnorme durata dell'istruttoria sommaria, il mancato controllo dell'esecuzione dei decreti di sequestro, lo svolgimento ordinato delle operazioni peritali, l'insufficiente conoscenza del materiale probatorio.

Lo stesso giorno (il 5 giugno 1990), il Comitato di presidenza del Consiglio superiore della magistratura accoglie l'istanza del membro laico Dino Felisetti di iscrivere d'urgenza all'ordine del giorno la pratica relativa ai «ritardi nelle indagini sulla strage del DC9 Itavia, soprattutto in riferimento all'acquisizione dei tracciati *radar* del centro di Poggio Balone». Il 18 giugno 1990, la Prima Commissione referente del Consiglio superiore della magistratura, alla quale la pratica era stata assegnata, delibera all'unanimità di proporre al *plenum* l'archiviazione. E così – il 21 giugno 1990 – il *plenum* del Consiglio superiore della magistratura approva la proposta della Prima Commissione di archiviare l'esposto contro Bucarelli e Santacroce.

Il 25 giugno 1990, il vice presidente del Consiglio superiore della magistratura, Mirabelli, ricevuto dal presidente della Repubblica, Francesco Cossiga (in quel caso nella sua veste di presidente del Consiglio superiore della magistratura), illustrò le ragioni della decisione del Consiglio. Mirabelli, in quell'occasione, ricevette copia del verbale dell'incontro tra il Capo dello Stato e i parenti delle vittime, nonché copia del *dossier* redatto dall'Associazione e dai difensori di parte civile (rappresentati dall'avvocato Alessandro Gamberini) riguardante le negligenze dell'inchiesta, «affinché valutasse l'eventuale sussistenza di cause di incompatibilità nei confronti di Bucarelli e Santacroce».

Si legge nella prima relazione Gualtieri: «Oltre al vice presidente del Consiglio superiore della magistratura, dal 21 al 26 giugno 1990, il Presidente della Repubblica ricevette, sul caso Ustica, il ministro della giustizia Giuliano Vassalli, il presidente del Consiglio Giulio Andreotti, il presidente del Tribunale di Roma Carlo Minniti, il procuratore della Repubblica di Roma Ugo Giudiceandrea, il presidente Libero Gualtieri e gli altri componenti dell'Ufficio di presidenza della Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo e le stragi, il ministro della difesa Mino Martinazzoli, il procuratore generale presso la Corte d'appello di Roma Filippo Mancuso e il capo di Stato Maggiore della Difesa Domenico Corcione».

Il 5 luglio 1990, riaperta la pratica Bucarelli-Santacroce in seguito all'incontro del 25 giugno al Quirinale, la Prima Commissione del Consiglio superiore della magistratura, all'unanimità, propone una seconda volta l'archiviazione. L'11 luglio – il giorno dell'audizione dell'*ex* sottosegretario Amato in Commissione – il *plenum* del Consiglio superiore della magistratura mette la parola fine alla vicenda, deliberando di accogliere l'ar-

chiviazione in merito alle accuse rivolte ai magistrati romani titolari dell'inchiesta sulla strage aerea del 27 giugno 1980.

Il 7 agosto 1990, Giuliano Amato, ascoltato da Fausto Cardella, sostituto procuratore di Perugia (Procura competente sulle questioni che riguardano i magistrati di Roma), in merito alle sue dichiarazioni rese in Commissione, ha confermato il fatto di aver saputo dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli dell'esistenza di fotografie americane del relitto del DC9: «La domanda [rivoltagli durante la sua deposizione, l'11 luglio 1990, da uno dei deputati membri della Commissione, *nda*] mi fece tornare in mente che durante uno dei colloqui che io ebbi con Bucarelli, a cavallo tra.. era la seconda metà di settembre, ora non ricordo esattamente, in quale occasione, ricordo però eh, eh, molto informalmente davanti alle prime perplessità del SISMI sulla *Ifremer*... perplessità che poi il SISMI fece venir meno e poi riemersero successivamente eh... e quindi questo, ora non ricordo esattamente se accadeva entro la fine di settembre o i primi di ottobre, devo dire la verità, del 1986. Comunque, questo non sono in grado di ricordarlo, ho provato anche a vedere se ripescavo le mie vecchie agende, ma devo averle buttate. Bucarelli, eravamo in piedi nella mia stanza, questo lo ricordo bene, insomma vicini alla finestra, e lui mi disse che alla fin fine e... di polarizzare così i sospetti su qualcuno, non era così opportuno che a lui e... ecco e, lui mi disse: Gli americani... di fotografie me ne hanno fatte avere – una frase di questo genere, non la ricordo esattamente. So che ricordo una frase di questo tipo».

«Poi Bucarelli – ha aggiunto a verbale Amato – ha smentito molto drasticamente questa circostanza. Io mi sono astenuto da qualunque commento, anche perché io non volevo che lui avesse la sensazione che io gli stessi... e... così... e... e collocasse in una posizione antitetica a lui cosa che non... non intendevo in alcun modo fare». Alla domanda del pubblico ministero perugino se il giudice Bucarelli accennò espressamente agli americani, Amato ha risposto: «Sì, questo lo confermo, dagli americani. Ecco, di fonte americana, dagli americani. Poi può essere chiunque».

1) La versione di Bucarelli

Vittorio Bucarelli, giudice istruttore titolare dell'inchiesta sul disastro del DC9 Itavia dal 1° gennaio 1984 al 23 luglio 1990, nella sua audizione in Commissione – il 24 gennaio 1992 – ha così ripercorso alcuni passaggi cruciali dell'inchiesta da lui condotta.

11. I rapporti tra pubblico ministero e commissione ministeriale

«È un grosso problema, perché a questo punto debbo fare riferimento non solo alla Commissione Luzzatti, ma anche alle operazioni peritali svolte nel corso dell'inchiesta sommaria. Credo che si possano avanzare dubbi sull'utilizzabilità in sede penale di tutte le operazioni svolte attraverso la Commissione Luzzatti su delega del dottor Santacroce. Affinché

un dato venga acquisito legittimamente al procedimento penale è necessario che si osservino le norme stabilite dal codice di rito. In particolare, gli accertamenti tecnici possono essere acquisiti soltanto attraverso le perizie giudiziarie, perché avendo ad oggetto in generale corpi di reato, cioè oggetti che direttamente o indirettamente sono connessi con la consumazione del reato, è necessaria la garanzia che l'acquisizione avvenga in un certo modo, da parte di persone che, attraverso il giuramento che prestano davanti al magistrato, assumono anche la responsabilità penale delle perizie che svolgono».

«Io ho grande rispetto non solo per i componenti, ma anche per l'attività complessiva e per i risultati del lavoro della Commissione Luzzatti. Le mie perplessità riguardano l'utilizzabilità di quei risultati nel procedimento penale. Il problema sorge nel momento in cui i tecnici della Commissione Luzzatti, incaricati di certe operazioni peritali, vi assistono, senza essere stati investiti formalmente della funzione giuridica che connota il perito giudiziario. Il problema che dovetti esaminare, ma non a scopo speculativo, bensì con fine operativo, fu quello dell'utilizzabilità dei risultati. L'indagine era stata svolta in Italia e all'estero ed aveva avuto per oggetto schegge raccolte nei cuscini dell'aereo e tabulati *radar*, nonché valutazioni compiute dalla Selenia sui tracciati. Dovetti risolvere negativamente il quesito che mi ero posto, tant'è vero che mi affrettai a nominare, qualche mese dopo la formalizzazione del processo, un collegio di periti con il compito di ripetere le operazioni ripetibili (qualcuna aveva avuto effetto distruttivo sull'oggetto in esame), di ripetere tutti gli esami. La commissione infatti cominciò daccapo. Si recò di nuovo a Borgo Piave, lesse ancora una volta i nastri delle registrazioni, sottopose ad un collegio del CNR alcune schegge per la ricerca dell'esplosivo, eccetera».

12. Sulla questione dei tre periti ausiliari (Galati, Giaccari e Pardini)

«Io non ho assolutamente nominato ausiliari le tre persone indicate, perché non è compito del magistrato inquirente nominare gli ausiliari del consulente tecnico. Il perito d'ufficio è libero di scegliere l'ausiliare che ritiene idoneo per lo svolgimento di mansioni più specifiche. Il perito d'ufficio è completamente autonomo, anche perché l'attività che svolge l'ausiliare - d'altra parte si chiama *ausiliare del perito giudiziario* non ha un rilievo autonomo proprio perché non essendo stato scelto dal magistrato e non essendosi create quelle garanzie attraverso il giuramento, talune responsabilità, eccetera, non risponde direttamente del suo operato. L'attività dell'ausiliare del perito d'ufficio entra nel processo attraverso l'appropriazione che il perito fa del risultato ottenuto dal suo ausiliare. Il problema giuridico è sempre lo stesso. Vi è una delegazione di un'attività specifica settoriale fatta dal perito giudiziario ad un soggetto estraneo al processo. Quest'ultimo tale rimane, perché non entra in via diretta negli atti processuali. Vi entra soltanto perché il suo parere viene assorbito dal perito giudiziario che lo fa proprio».

«Per quanto riguarda il fatto che essi provenissero dalla Selenia, io non l'ho saputo all'inizio della vicenda, comunque ciò non aveva per me alcun valore. Infatti la Selenia, nel luglio del 1980, è stata una delle società che ha analizzato i dati *radar*. I laboratori dell'Aeronautica Militare si interessarono delle analisi chimiche sulle schegge ricavate nei sedili. La Selenia, sempre attraverso la delegazione Santacroce-Luzzatti, fu interessata alle analisi *radar*. Il *National Transportation Safety Board*, così come l'Itavia, svolse analisi insieme alla *Douglas*. La *Federal Aviation Administration* fece lo stesso, in America. Quindi il fatto che gli ausiliari appartenessero alla Selenia non deve scandalizzare più di tanto. Perché tale società fu la prima ad esaminare gli atti».

13. *Sull'inerzia dell'attività istruttoria*

«Di volta in volta, infatti, il quadro probatorio veniva valutato a seconda della cronologia. Questa è un'istruttoria molto anomala, nel senso che presentava una serie di aspetti nuovi e anche delle difficoltà obiettive di acquisizione documentale, anche perché paradossalmente il soggetto che avrebbe dovuto fornire tutto quanto in quel momento fosse ritenuto utile a livello di *radar*, eccetera, era l'Aeronautica Militare. A tale riguardo, bisogna anche fare una precisazione perché credo nessuno sappia che l'attività del giudice istruttore dal 1984 al 1990 fu assai difficile. Ma sapete che l'organizzazione del suo ufficio era composta dal giudice istruttore, da una segretaria, da un brigadiere dei carabinieri, da un telefono e da una macchina da scrivere? E si trattava di avere a che fare con migliaia di fogli perché voi avete visto in cosa consiste, per lo meno, la parte documentale di questo processo. Inoltre, bisogna considerare le difficoltà di esecuzione di certe attività istruttorie che non si erano mai poste nel passato, come ad esempio quelle relative al recupero del relitto».

«Adesso tutto sembra molto semplice, ma un'operazione di quel genere, anche a livello scientifico, ha un'importanza - a mio avviso - incredibile. Bisogna poi tenere presente anche le difficoltà tecniche derivanti dall'aver come interlocutore l'Aeronautica Militare, come pure occorre considerare il carico dei processi che, in contemporanea, ricadeva sul giudice istruttore, oltre a questo, terribile e gravosissimo, che avrebbe meritato 48 ore di lavoro su 24. Infatti, sulle spalle del giudice istruttore ricadeva tutto il carico ordinario perché non di un solo processo esso è stato privato, tanto è vero che ha emesso, in quell'arco di tempo, circa 3.400 provvedimenti. Sulla sua richiesta di esonero ho chiesto che mi dessero, per lo meno, un *computer* e che mi fosse concessa una migliore organizzazione, non fosse altro, a prescindere dalla gravità del fatto, dall'ipotesi delittuosa di cui si trattava e dall'attesa che tutti ponevano nella soluzione di tale vicenda, che per la quantità e la mole di carte che si doveva in qualche modo organizzare, studiare ed avere sempre presente. Considerate che persino quando si trattò di andare a discutere della perizia al Ministero di grazia e giustizia dovetti andare da solo a parlare con il presidente

Niutta e condurlo, insieme al consigliere istruttore dell'epoca, alla Presidenza del Consiglio dei ministri dove l'onorevole Amato pensava di dover presentare un disegno di legge per lo stanziamento di somme da destinare, finalmente, al recupero del relitto».

«Al riguardo, vorrei far presente che personalmente continuavo a cercare di chiarire il concetto che non vi era bisogno di alcun intervento legislativo né, meno che meno, governativo, per eseguire un'operazione di tal genere che, se fosse stata disposta dal giudice - come io cercavo di fare - avrebbe avuto tutte le vie aperte perché le spese sostenute, inquadrate nel concetto di spese per la giustizia, avevano diritto ad una liquidazione obbligatoria. Pertanto, non vi era bisogno di stanziamento alcuno, né privilegiare l'acquisizione da un capitolo di bilancio rispetto ad un altro».

14. *Sui rapporti con Giuliano Amato e le pressioni del governo*

«L'ultimo mio intervento risale al 1984 [si sbaglia, dovrebbe riferirsi al 1986, *nda*], quando avevo già deciso di procedere al recupero e il Governo, attraverso la persona del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Amato, manifestò di voler intraprendere quel recupero. Al Sottosegretario manifestai che ostavano a questa iniziativa le ragioni che ho espresso prima a proposito della perizia. Chiunque diverso dal perito giudiziario non avrebbe potuto eseguire l'operazione di recupero, dal momento che essa aveva ad oggetto corpi di reato. I resti dell'aereo sono connessi con un'ipotesi di delitto di strage e quindi hanno acquistato natura di corpi di reato. Per questa ragione essi non possono essere esaminati o posti a disposizione di persone che non abbiano acquistato la veste di perito d'ufficio o che non rispondano delle proprie attività al giudice anche sotto il profilo penale. Di conseguenza, ipotizzare che il Governo potesse incaricare un'impresa del recupero del relitto non è possibile».

«Ritengo opportuno parlare dei miei rapporti con l'onorevole Amato, in modo che tutti potranno averne piena conoscenza. Perché il giudice Bucarelli andava alla Presidenza del Consiglio a conferire con l'onorevole Amato? Il giudice Bucarelli, in presenza del presidente Niutta, del consigliere istruttore Cudillo e il ragioniere generale del Ministero di grazia e giustizia si recò due o tre volte alla presidenza del Consiglio per cercare di chiarire questa vicenda con l'onorevole Amato (peraltro su suo invito), il quale voleva che si facesse un quadro della situazione in relazione all'attività di recupero del relitto. Ecco il motivo della mia presenza in un palazzo che non è consono alle mie funzioni».

«In quella occasione spiegai - credo chiaramente, peraltro con l'ausilio tecnico del ragioniere generale - all'onorevole Amato questa problematica dei finanziamenti. Alla fine troverete che vi è una lettera nella quale si legge che il giudice è autonomo in questa decisione, non è sottoposto a limiti se non quelli previsti dalle norme di contabilità e agisce sotto la sua personale responsabilità. In occasione di questo discorso con l'onorevole Amato sorse il problema delle foto che si diceva sarebbe

stato possibile scattare da un sottomarino (credo americano) al relitto. Vorrei aprire una parentesi: questa circostanza è stata dimostrata anche da alcuni atti, quale disegno dell'onorevole Amato teso ad attuare questa ricerca. Nel *dossier* che feci sequestrare presso i Servizi c'era un documento riguardante l'incarico di contattare, ove fosse possibile, altre persone. Quindi, nell'intenzione dell'onorevole Amato c'era questa volontà».

15. *Sulla questione delle foto americane del DC9*

«Si discusse anche di questa cosa qui: è proprio la questione delle fotografie che ha ingenerato quella incresciosa vicenda che purtroppo mi sono trovato a dover affrontare in quei termini drammatici, vorrei dire senza enfatizzare il tutto. Non c'è un procedimento giudiziario in corso: c'è una mia istanza di punizione, una querela, in parole povere, che però non ha avuto seguito perché il giudice di Perugia è ancora in attesa dell'autorizzazione o del diniego di autorizzazione da parte della Giunta. Questo [riferendosi al procedimento incardinato alla Procura di Perugia, ndr] fu determinato da questa situazione incresciosa nella quale mi trovai a dover discutere di certe cose. Evidentemente, per confusione del momento o per non so quale motivo, venne fuori e mi si attribuì la conoscenza, se non addirittura il possesso di queste foto. È tutto collegato logicamente, quindi, alla partenza, dalla mia presenza presso la Presidenza del Consiglio fino al discorso fotografie, causa ed origine di questo increscioso episodio [...]. La realtà processuale è agli atti del procedimento».

NOTE DEL CAPITOLO III

(1) Dalla lettera di trasmissione degli atti - procedimento penale sul «disastro aereo DC9 Itavia volo IH870 del 27 giugno 1980» del sostituto procuratore della Repubblica di Palermo - prot. n. 2178/80 del 10 luglio 1980 - al sostituto procuratore della Repubblica di Roma, Giorgio Santacroce: «Dopo aver compiuto gli atti urgenti del caso, trasmetto alla S.V. il fascicolo di atti relativi di cui all'oggetto, parendo ravvisabile nei fatti la competenza di codesta Procura, atteso che, ai sensi dell'art. 1240 C.N., il luogo di abituale dimora dell'aeromobile coinvolto risulta essere l'aeroporto di Roma-Ciampino. In attesa di conoscere urgentemente le determinazioni della S.V., faccio riserva di trasmettere le relazioni peritali non appena depositate, nonché quant'altro dovesse pervenire a questo Ufficio».

(2) Titolo: Competenza per i reati che si considerano commessi nel territorio dello Stato e per i reati commessi all'estero. «Se il reato fu commesso in parte nel territorio dello Stato e in parte all'estero, si procede nello Stato ed è competente il giudice del luogo dove avvenne in tutto o in parte l'azione o l'omissione o si verificò l'evento. Se il reato fu commesso interamente in territorio estero e si deve procedere nello Stato, la competenza è determinata successivamente dal luogo della residenza, della dimora, del domicilio, dell'arresto o della consegna dell'imputato».

(3) Infatti, come è documentato nel verbale di istruzione sommaria del 10 febbraio 1981, il pubblico ministero Giorgio Santacroce consegna al collegio peritale (incaricato di effettuare gli accertamenti tecnici sull'aereo DC9 Itavia e composto dai professori Luigi La Franca, Alfredo Magazzù e Giulio Cantoro) «fotocopia delle due relazioni effettuate dalla *National Transportation Safety Board*, della redazione inviata dalla *Douglas Aircraft Company* al Ministro dei trasporti e dell'Aviazione Civile, della seconda relazione preliminare della Commissione d'inchiesta incivolo I-TIGI, del verbale di riunione contenente la definizione del programma di lavoro relativo agli accertamenti da effettuarsi sui reperti del velivolo DC9 I-TIGI presso la Direzione dei laboratori dell'Aeronautica Militare». Al collegio peritale, il magistrato consegna anche «copia della relazione a firma Giuseppe Gulletta, comandante del Centro Tecnica Addestrativa di Aristide De Vincenti, datata Borgo Piave 1.7.1980, compresa una copia del tabulato dei dati estratti dalla registrazione della situazione aerea nel cielo del Mar Tirreno dalle ore 18,43 alle ore 19,22 del 27 giugno 1980».

(4) Si riferisce infatti alle audizioni del generale Zeno Tascio del 19 e 31 ottobre 1989 (33ª e 36ª seduta) in Commissione stragi. «A dicembre - conclude Tascio - lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, il sottocapo di Stato Maggiore, in relazione alla stampa che si era ampiamente interessata dell'episodio, fornisce allo Stato Maggiore della Difesa ed al Gabinetto del Ministro delle valutazioni sull'incidente».

(5) Dal rapporto del ROS del 25 settembre 1993: «Pacini Battaglia Francesco, nato il 21 febbraio 1934 a Bientina (Pi) e residente in Ginevra. - Denunciato, in stato di arresto, dal Nucleo Regionale di Polizia Tributaria della Guardia di finanza di Milano in data 10 marzo 1993 per reati contro la pubblica amministrazione». Fra i reati contestati a Pacini Battaglia dalla Procura di Milano, il ROS segnala quanto segue: «Articoli 81,110, 319-bis, 321 C.P. perché in esecuzione del medesimo disegno criminoso in concorso con incaricati, preposti alla Snam, del pubblico servizio per la progettazione degli strumenti per l'approvvigionamento delle fonti energetiche del Paese, e con pubblici ufficiali appartenenti all'Eni in corso di identificazione, svolgendo Pacini Battaglia le funzioni di proponente dell'intera operazione e di intermediario. Riceveva da Paolo Ciaccia, amministratore delegato di Saipem spa, 6.4 miliardi di lire perché gli incaricati di pubblico servizio e gli altri pubblici ufficiali compissero atti contrari ai doveri del proprio ufficio consistenti nel fare in modo che Saipem si aggiudicasse una grossa quota del lavoro di raddoppio del metanodotto Algeria-Italia, primo lotto del tratto Sicilia-Calabria-Abruzzo del valore di 150 miliardi a condizioni di favore per Saipem e comunque fuori dalle regole del mercato».

(6) Si rimanda alla scheda aggiornata al maggio 1991 (data che riguarda gli esiti delle ricerche per la localizzazione dei restanti relitti dell'aereo dell'Itavia non ripescati nelle due campagne di recupero effettuate dall'istituto francese *Ifremer* nel giugno-luglio 1987 e nell'aprile-maggio 1988 effettuate dalla società inglese *Wimpol* su incarico del collegio peritale Misiti per conto del giudice istruttore Rosario Priore), redatta dal dottor

Gianluca Salvatori, consulente della Commissione durante la X Legislatura, riguardante il problema del recupero del relitto, poi recepita *in toto* nella prima relazione Gualtieri sul caso *Ustica*.

⁽⁷⁾ Questo è uno stralcio della testimonianza di Jean Paul Roux davanti al giudice Priore: «Nel 1987 ero responsabile di tutti i mezzi adoperati per quella ricerca dei rottami dell'aeromobile DC9. Le operazioni furono interrotte ritengo per motivi di bilancio. Un contratto m'è stato stabilito tra il signor Blasi incaricato dal giudice Bucarelli, e l'*Ifremer*. Questo contratto prevedeva che la Commissione d'inchiesta cioè il collegio peritale, *ndaa*-vrebbe fissato le priorità degli obiettivi e la durata delle operazioni. Io ho capito che le operazioni sono state interrotte per motivi finanziari. Non c'è stato un ordine formale di cessazione delle operazioni di recupero, ma la campagna dell'88 era prevista per una certa durata. La Commissione di inchiesta ha richiesto un prolungamento di una certa durata limitata, e noi abbiamo lavorato fino alla fine di questo periodo. Dalle videocassette registrate al termine delle operazioni non risulta l'intero campo interessato dalle ricerche, ma esclusivamente la zona in cui era concentrato il maggior numero di grossi pezzi. Di conseguenza, non tutto ciò che è rimasto sul fondo è rappresentato nelle registrazioni. La ricerca della scatola nera [non ritrovata nel corso delle due campagne di recupero, *nda*] è stata fatta con particolare riferimento alla zona ove si trovava il posto di pilotaggio e la fusoliera e quelle esistenti tra questa zona e il luogo ove fu trovata la coda».

CAPITOLO IV

IL QUADRO POLITICO INTERNO

«Si deve tenere presente che il giugno 1980 è significativo per molti aspetti: vi è una forte agitazione dei controllori di volo che vogliono diventare civili e che utilizzano la possibilità di incidenti in volo per supportare la loro richiesta di diventare civili; vi è una situazione politica internazionale che si è molto modificata e che è diventata molto più grave di una forte tensione; vi è la preoccupazione, che nei mesi successivi diventerà ancora più forte, che l'opposizione possa utilizzare questi elementi per innescare una politica nei confronti dell'autorità militare»

[Giovanni Salvi, sostituto procuratore di Roma - audizione dei pubblici ministeri dell'inchiesta sulla sciagura aerea del 27 giugno 1980 - Commissione stragi: 41° resoconto stenografico, martedì 29 settembre 1998]

«È un periodo, rispetto a questa vicenda, di attesa delle conclusioni o delle prime conclusioni alle quali può arrivare la Commissione (Luzzatti), 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»

[Arnaldo Forlani – audizione del 23 ottobre 1991, 92^a seduta della Commissione stragi]

1. *La classe dirigente*

Presidente della Repubblica è il socialista Sandro Pertini. «Dopo le elezioni politiche del 3 giugno 1979 – scrive Corrado Stajano – Giulio Andreotti, Bettino Craxi e Filippo Maria Pandolfi falliscono uno dopo l'altro nei tentativi di formare un Governo. È Francesco Cossiga, Ministro dell'interno nei governi Andreotti – si è dimesso nel maggio 1978 dopo l'uccisione di Aldo Moro – che riesce a costituire, il 4 agosto 1979, un governo di coalizione tra la DC, il Partito socialdemocratico e il Partito liberale».

Cossiga (che guida un Esecutivo così composto: Virginio Rognoni: Interno, Attilio Ruffini: Difesa, Tommaso Morlino: Grazia e Giustizia, Antonio Bisaglia: Industria, Renato Altissimo: Sanità, Franco Maria Malfatti: Esteri (in carica fino al 14 gennaio 1980, al suo posto subentra quindi Attilio Ruffini), Beniamino Andreatta: Bilancio, Franco Reviglio Finanze, Filippo Maria Pandolfi: Tesoro, Luigi Preti: Trasporti, Vincenzo Scotti: Lavoro, Siro Lombardini: Partecipazioni statali) dopo le dimissioni annunciate il 18 marzo, formerà – il 4 aprile 1980 – un secondo Governo, ma con una diversa coalizione, questa volta tra DC, PSI e PRI, nata in seguito all'accordo noto come «preambolo»: cioè, come apertura ai socialisti di Bettino Craxi in chiave anticomunista. Accordo politico battezzato il 21 febbraio 1980 – giorno dell'annuncio della cattura del capo della co-

lonna torinese delle BR, Patrizio Peci – nel corso del XIV Congresso della Democrazia cristiana, alla fine del quale verrà eletto come presidente del partito Arnaldo Forlani al posto di Benigno Zaccagnini.

L'ideatore del «preambolo», che rappresentava il definitivo superamento della politica di solidarietà nazionale, era il senatore Carlo Donat Cattin: il vero artefice della sconfitta dell'area Andreotti-Zaccagnini e della politica delle (larghe) intese con il PCI di Enrico Berlinguer.

* * *

Nel suo discorso programmatico, Francesco Cossiga – proprio mentre i magistrati raccolgono le confessioni di Patrizio Peci – ebbe a dichiarare: «Sarà posta allo studio anche una diversa disciplina del procedimento diretto alla grazia che, fatte salve le prerogative del Capo dello Stato, preveda un ambito più ampio per la concessione». La coincidenza delle date alimentò in molti osservatori il sospetto che il Presidente del Consiglio stesse cercando di lanciare dei segnali rassicuranti ai terroristi pentiti.

Il secondo Governo retto dallo statista sardo (così composto: Virginio Rognoni: Interno, Emilio Colombo: Esteri, Tommaso Morlino: Grazia e Giustizia, Lelio Lagorio: Difesa, Giorgio La Malfa: Bilancio, Franco Reviglio: Finanze, Filippo Maria Pandolfi: Tesoro, Rino Formica: Trasporti, Gianni De Michelis: Partecipazioni statali, Antonio Bisaglia: Industria, Aldo Aniasi: Sanità, Nicola Signorello: Marina, Enrico Manca: Commercio con l'estero) rimarrà in carica fino al 28 settembre 1980.

Alla guida di Palazzo Chigi andrà poi Arnaldo Forlani, che assumerà l'incarico il 18 ottobre 1980. C'è da ricordare che il secondo Gabinetto Cossiga è caratterizzato dal riaccendersi di gravi conflitti sociali. Entra in crisi con lo scrutinio segreto sul cosiddetto «decretone» economico (298 voti contrari contro 297 a favore alla Camera).

Sulla scorta di questi avvenimenti, verranno sospesi i licenziamenti alla Fiat e lo sciopero generale previsto per il 2 ottobre. La Banca d'Italia (guidata dal governatore Carlo Azeglio Ciampi e Lamberto Dini come direttore generale) eleva il tasso di sconto al 16,5 per cento.

2. *Polizia, Forze armate e i Servizi di sicurezza*

Per quanto concerne polizia, carabinieri, forze armate e servizi di sicurezza, questo è l'organigramma dei quadri di comando al momento del disastro del DC9: prefetto Giovanni Rinaldo Coronas capo della Polizia, generale Umberto Cappuzzo comandante generale dell'Arma dei carabinieri, ammiraglio Giovanni Torrisi capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Mario Bini capo di Stato Maggiore della Marina, generale Lamberto Bartolucci capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Giuseppe Santovito direttore del SISMI, generale Giulio Grassini direttore del SISDE, prefetto Walter Pelosi segretario generale del CESIS, generale Orazio Giannini comandante generale della Guardia di Finanza, generale Zeno Tascio comandante del Secondo Reparto (SIOS) dell'Aeronautica,

generale Cesare Fazzino ispettore delle telecomunicazioni e assistenza al volo (Itav) dello Stato Maggiore Aeronautica, generale Saverio Rana presidente del Registro Aeronautico Italiano (RAI) del Ministero dei trasporti, ammiraglio Antonino Geraci responsabile reparto SIOS Marina Militare, generale Benito Gavazza responsabile SIOS Esercito.

3. *L'offensiva mafiosa*

L'anno si apre con un nuovo «omicidio eccellente»: quello di Piersanti Mattarella, presidente democristiano della Regione Sicilia. Due mesi prima, a novembre, Mattarella, docente di diritto e allievo politico di Aldo Moro, era a Roma per incontrare il ministro dell'interno Virginio Rognoni. Al ritorno dalla Capitale, confiderà al proprio capo di Gabinetto, Maria Grazia Trizzino: «Se si sapesse cosa ho detto a Rognoni, mi ucciderebbero di certo...». Il 6 gennaio 1980, Mattarella cade sotto i colpi di una calibro 38, sparati da uno o due *killer* di Cosa Nostra. All'agguato assistono la moglie, Irma Chiazzese (a bordo della Fiat 132 accanto al marito) e il figlio Bernardo, il quale stava abbassando la saracinesca del *garage* Piersanti era figlio di Bernardo Mattarella, uomo di potere siciliano, più volte ministro.

Comunque, non appena la notizia dell'agguato a Piersanti Mattarella giunge alla Questura di Palermo, si mette in moto la diabolica macchina delle deviazioni. Poco dopo, infatti, una voce anonima *rivendica* l'attentato a nome dei NAR: i Nuclei armati rivoluzionari nei quali avevano militato gli «spontaneisti» Gilberto Cavallini e i fratelli Cristiano e Valerio *Giusva* Fioravanti. Nel giro di un paio d'anni, la «pista nera» verrà *ufficialmente* accreditata: Fioravanti e Cavallini (come da copione) saranno indicati – sulla scorta di testimonianze false e depistanti – come gli esecutori materiali dell'omicidio di Mattarella. Il *boss* Pippo Calò sarà accusato, invece, di esserne il mandante.

Come si vedrà più avanti – il giorno della Befana del 1980 rappresenta l'ennesimo anello di una lunga catena di provocazioni e macchinazioni messe in atto – come ha di recente sostenuto lo stesso senatore Giovanni Pellegrino – non solo ai danni della sinistra, ma anche «rivolte contro la destra». Ogni volta che ce ne sarà bisogno, un oliato e super efficiente meccanismo ad orologeria scatterà con sincronismo svizzero. Ma a quale scopo? Questo è uno dei grandi interrogativi della complessa vicenda che dal disastro aereo del 27 giugno 1980 arriva fino alla strage di Bologna: il lungo filo rosso dei depistaggi.

A Palermo, comunque, da più di un anno prosegue la «mattanza» mafiosa. Nel corso del 1979 l'*escalation* di terrore raggiunge infatti livelli spaventosi. L'11 luglio a Milano, l'avvocato Giorgio Ambrosoli, commissario liquidatore della Banca Privata di Michele Sindona, viene assassinato da un *killer* (poi identificato in Joseph Aricò) che l'aspettava sotto casa. Dieci giorni dopo, Boris Giuliano, capo della Squadra Mobile di Palermo impegnato in una delicatissima indagine sul traffico di droga, viene fred-

dato a revolverate da un sicario di Cosa Nostra. I due, Ambrosoli e Giuliano, qualche giorno prima si erano incontrati riservatamente per verificare una serie di informazioni sui canali di riciclaggio del denaro mafioso attraverso la Banca Privata. La matrice del delitto venne ricondotta al gruppo dei Corleonesi.

Il 2 agosto, alla vigilia del processo per il fallimento della Franklin Bank, sparisce a New York Michele Sindona (iscritto alla loggia massonica P2). Con una lettera il «banchiere di Patti» tenta di convincere gli investigatori di essere stato vittima di un rapimento. Invece, dopo un tortuoso giro attraverso Austria e Grecia, Sindona approda in Sicilia, prima a Caltanissetta e quindi a Palermo, ospite del suo amico medico (anche lui risultato iscritto alla P2) Giuseppe Micheli Crimi. Il 25 settembre – sempre del 1979 – viene ucciso in un agguato mafioso il giudice Cesare Terranova, già membro dell'Antimafia, candidato a dirigere l'ufficio istruzione del Tribunale di Palermo. Con lui muore anche il maresciallo di polizia Lenin Mancuso.

Il 16 ottobre, dopo la «parentesi siciliana», ricompare misteriosamente a New York Michele Sindona. La guerra di mafia miete altre vittime. Il 4 maggio, viene ucciso il capitano dei carabinieri Emanuele Basile della compagnia di Monreale. Il 6 agosto 1980, quattro giorni dopo la strage alla stazione di Bologna, viene assassinato Gaetano Costa, 62 anni, procuratore capo di Palermo. In una prima fase, le indagini sul delitto Costa vennero condotte dal sostituto procuratore Aldo Guarino, magistrato che – dal 27 giugno al 10 luglio – seguì anche l'inchiesta sommaria sulla sciagura del DC9. «Ero arrivato alla Procura – ha ricordato il dottor Guarino in sede di audizione in Commissione stragi – circa nell'ottobre 1979 ed era prassi che il periodo di ferie venisse concesso sulla base dell'anzianità, dovendo restare l'ufficio con l'organico ridotto. Ero allora il meno anziano e quindi restai in ufficio, tanto da dovermi occupare anche di altri processi, tra i quali quello relativo alla morte del procuratore della Repubblica Costa».

4. *Politica e affari*

Ma nel 1980 non erano soltanto la mafia o le Brigate rosse (o il terrorismo in genere) ad aggravare la cartella clinica dell'Italia. Il nostro Paese era afflitto da un'altra piaga: le «Brigate Grasse», come qualcuno le definì. Cioè l'intreccio di politica e affari. Alle cronache balzò, fra tutte, un'intricata vicenda che in qualche misura covava da ben sei anni: l'*affaire* dei petroli che proprio nel 1979 si era arricchito di un ulteriore inquietante capitolo, lo scandalo Eni-Petromin. Il 4 dicembre, infatti, il mondo politico ed economico viene scosso dalla notizia relativa al coinvolgimento di Giorgio Mazzanti presidente dell'Eni, accusato di aver pagato altissime tangenti ai partiti per ottenere forniture privilegiate di petrolio. Come controparte viene chiamata in causa il Petromin, l'ente petrolifero saudita.

Il 5 dicembre, come risposta, l'Arabia Saudita blocca le forniture di greggio dirette verso l'Italia, causando un buco pari ad un terzo del fabbisogno per il 1980. Il 7 dicembre, Mazzanti viene sospeso dall'incarico. La crisi si aggrava il 17 dello stesso mese, appena dopo l'apertura di un'inchiesta sull'Eni, quando i Paesi produttori di petrolio decidono di aumentare il prezzo del greggio. Non è finita. In seguito alla gigantesca truffa ai danni dell'erario (si parlò di duemila miliardi evasi grazie ad un ingegnoso sistema per contrabbandare il petrolio) – proprio nell'autunno del 1980 – verranno travolti per l'ennesima volta in uno scandalo di enormi proporzioni, uomini d'affari, politici, alti funzionari e ufficiali della Guardia di Finanza.

Fra i nomi di spicco che finirono sulle prime pagine dei giornali vi fu quello di Sereno Freato, ex consigliere di amministrazione dell'Enel nonché braccio destro di Aldo Moro, e della sua *lobby* politico-finanziaria con sede in un ufficio di via Savoia 88 a Roma, dove fino ad un paio d'anni prima era alloggiato il quartier generale dell'ex presidente della DC rapito e ucciso dalle BR. Nello scandalo dei petroli finisce anche il nome di Rosario Gava (fratello di Antonio, il potente ministro DC napoletano) il quale, in qualità di commercialista, fu raggiunto da una comunicazione giudiziaria in merito ai suoi rapporti con Secondo Mametro, proprietario della raffineria di Casale Monferrato dalla quale – nel quadriennio 1973-1977 – sarebbero usciti «fiumi di petrolio per i quali non venivano pagate le imposte di fabbricazione».

Il 13 settembre 1980 a Roma, intanto, viene assassinato Franco Giuseppucci, negli ambienti della malavita capitolina soprannominato *er negro*, considerato uno dei capi della banda della Magliana. Il 29 novembre, scompare in circostanze misteriose sulla montagna di Sarnano in provincia di Macerata, Jeanette May, ex baronessa Rothschild, assieme all'amica italiana Gabriella Guerin. I cadaveri delle due donne verranno ritrovati due mesi dopo – il 27 gennaio 1981 – nelle campagne intorno a Camerino. Il giallo, secondo gli inquirenti, era da collegare ad un losco traffico di droga, gioielli e opere d'arte rubate.

5. Il terremoto in Irpinia

La notte tra il 23 e il 24 novembre del 1980, la Campania e la Basilicata vengono devastate da un terremoto di rara violenza. Secondo i dati diffusi dal Ministero dell'interno, i comuni distrutti dal sisma sono 24: 2.735 morti, 8.850 feriti e 45.090 senza tetto su una popolazione di 66 mila abitanti. I paesi comunque seriamente danneggiati sono 66, fra cui Avellino, Salerno e Potenza. I morti in queste città sono 353, 1.731 i feriti e 69.070 i senza tetto. Il cataclisma ha colpito duramente anche il vecchio centro storico di Napoli, sconvolto in termini sociali ed economici.

Pochi giorni prima (il 14 novembre), il Paese viene travolto da un altro gigantesco scandalo avviato dalla Pretura di Milano: quello relativo alla truffa delle false fatture Iva (oltre 120 miliardi evasi al fisco). Le co-

municazioni giudiziarie emesse dalla magistratura saranno 600, oltre una serie di arresti e sequestri di varie società fantasma.

Tornando all'Irpinia, il terremoto diede la stura ad un'altra triste pagina di storia patria: lo scandalo relativo agli interventi pubblici destinati alla ricostruzione delle aree colpite dal sisma. In seguito ad una martellante inchiesta giornalistica seguita da Paolo Liguori per «*Il Giornale Nuovo*» di Indro Montanelli, si scoprì che ben 50 mila miliardi sui 70 mila destinati alla ricostruzione «finirono nel nulla». O peggio, nelle casse di imprese controllate direttamente o indirettamente dalla camorra. «La presenza della criminalità organizzata – affermò l'Alto commissario alla lotta contro la mafia – nei lavori di ricostruzione non può essere fonte di dubbio, semmai può essere fonte di dubbio l'ampiezza e lo spessore di una tale presenza. È ragionevole supporre che la criminalità organizzata, sempre attenta ai flussi finanziari pubblici anche in situazioni non caratterizzate dall'emergenza e dall'assenza di controlli di spesa, abbia profuso il massimo dell'energia per un'operazione che presentava, a fronte di rilevanti possibilità di illeciti profitti, un rischio assai modesto [...]. Non può escludersi che il terremoto tra le sue tragiche conseguenze debba quindi annoverare anche l'insorgenza di una specifica criminalità del *colletto bianco* non meno insidiosa di quella mafiosa.

6. La commissione d'inchiesta

Ma lo scandalo era solo all'inizio. Stando a questa ricostruzione, uno dei terminali, indicato come destinatario e beneficiario del sistema delle concessioni, sarebbe stata la corrente politica facente capo a Ciriaco De Mita, il potente *leader* della sinistra democristiana, il cui feudo elettorale era costituito proprio dalla nativa Irpinia. Anche sulla scorta dello scalpore suscitato da queste rivelazioni, venne istituita [con legge n. 128 del 7 aprile 1989] una Commissione parlamentare d'inchiesta sullo scandalo passato alla storia come *Irpiniagate*. A presiedere l'organismo bicamerale venne chiamato il deputato DC Oscar Luigi Scalfaro, futuro Presidente della Repubblica. Alcuni sostengono che il terremoto nel Meridione sia stato una lente di ingrandimento della crisi italiana. È vero.

Le prime avvisaglie di quello che, nel giro di qualche mese, si sarebbe trasformato in un disastro nel disastro si registrarono a caldo, appena poche ore dopo la catastrofe: episodi di sciacallaggio, soccorsi mai arrivati (la macchina della Protezione civile andò in *tilt* quasi immediatamente), piani di gestione della crisi inesistenti, ritardi e omissioni ai limiti del codice penale, favoritismi e prevaricazioni, risorse sperperate. Tutti sintomi di un male oscuro che strangolava il Paese. Un male voluto da una classe dirigente incapace e cinica, impaludata nelle sabbie mobili dell'assistenzialismo e del clientelismo, legata a doppio filo ad un apparato burocratico-amministrativo fatiscente, fiaccato da decenni di partitocrazia.

Quando la commissione d'inchiesta Scalfaro licenziò la relazione conclusiva (il 27 gennaio 1991 – Doc. XXIII – n. 27), una raffica di po-

lemiche si abbatté sul suo presidente e sui commissari democristiani, colpevoli – secondo le accuse – di aver voluto insabbiare le prove raccolte nel corso dell'istruttoria: prove che inchiodavano i compagni di partito coinvolti nel vertiginoso giro d'affari del dopo terremoto. «L'inchiesta parlamentare infatti – si legge nella premessa alla relazione finale – è un'inchiesta politica, di contenuto e qualità politici che, esaminato nel suo complesso il grande fenomeno della ricostruzione, ne constata i tempi, i modi e le procedure, al fine di una valutazione politica che veda pregi e difetti delle scelte operate per ridare una casa a chi l'ha perduta e per procurare lavoro a chi non lo aveva. La valutazione si deve estendere all'opera di promozione e di sviluppo che il Parlamento decise su proposta del Governo».

7. *L'eversione di sinistra*

Come giustamente si legge nella Relazione Gualtieri del 1° ottobre 1990, «quando avvenne la tragedia di Ustica l'Italia stava attraversando un momento politico a dir poco tormentato». Il nostro Paese, sull'onda della tragedia scaturita dalla strage di via Fani (16 marzo 1978), del rapimento e dell'assassinio di Aldo Moro (9 maggio 1978), era attraversato da una spaventosa ondata di violenza terroristica di matrice rossa. Nelle strade si respirava un clima da vera e propria guerra civile. L'attacco «al cuore dello Stato», come era stato annunciato dai vertici strategici delle Brigate Rosse, non si attenuò neanche dopo gli importanti (ma comunque insufficienti) successi messi a segno dalle forze dell'ordine e dalla magistratura impegnata nella lotta al terrorismo ⁽¹⁾.

Nel 1980, la galassia del partito armato – nella quale gravitavano organizzazioni come Brigate Rosse, Prima Linea, Azione Rivoluzionaria, Potere Operaio, Unione Comunisti Combattenti, Autonomia Operaia, Partito Comunista Combattente: tutte sigle nate all'indomani della morte di Giangiacomo Feltrinelli (deceduto nel tentativo di far saltare con un ordigno esplosivo un traliccio dell'Enel a Segrate, alle porte di Milano, il 15 marzo 1972), dopo lo smantellamento della struttura dei Gap, vera e propria costola di quell'enorme apparato paramilitare clandestino facente capo (almeno fino al 1973) al Partito comunista, più comunemente noto come *Gladia Rossa* o *Vigilanza Rivoluzionaria* – lasciò sul campo una lunghissima scia di sangue. Quella che segue è una sintetica cronologia di questa spaventosa carneficina.

8 gennaio – A Milano, come «saluto» all'arrivo del generale Carlo Alberto Dalla Chiesa e dei suoi uomini, le BR trucidano il vicebrigadiere Rocco Santoro, l'appuntato Antonio Cestari e la guardia Michele Tarulli.

25 gennaio – A Genova vengono assassinati il colonnello dei carabinieri Emanuele Tuttobene (definito «uomo di punta» di Dalla Chiesa) e il suo autista, l'appuntato Antonio Casu. Lo stesso giorno viene ferito il colonnello dell'Esercito Luigi Ramundo.

31 gennaio – Un commando legato a Prima Linea irrompe in una piccola fabbrica di Sesto Torinese (la Framtek) e uccide il sorvegliante Carlo Ala. Nell'agguato rimane ferito anche il collega Giovanni Pegorin.

2 febbraio – A Padova viene gravemente ferito il notaio Remo Holler.

5 febbraio – A Milano sempre i *killer* di Prima Linea assassinano il direttore della fabbrica Icmesa, Paolo Paoletti, ritenuto uno dei responsabili della sciagura di Seveso.

7 febbraio – In via Magliocco a Milano, sul marciapiedi davanti casa, viene assassinato con dieci rivoltellate sparate da tre *killer* di Prima Linea William Waccher, militante di PL, cugino di Claudio Waccher, l'impiegato della Snam Progetti appartenente alla «rete di appoggio» di Prima Linea, arrestato insieme a Bruno Russo Palombi (l'autista del commando di Prima Linea che – il 29 gennaio del 1979 – assassinò il sostituto procuratore Emilio Alessandrini. A sparare furono Marco Donat Cattin e Sergio Segio) in seguito alla scoperta del covo di via Benefattori dell'Ospedale, 3, nel quartiere Niguarda a Milano. Waccher era stato scarcerato, dopo ampie confessioni, il 9 novembre 1979: sapendo di essere ricercato, si era costituito il 14 luglio.

8 febbraio – A Caselle (Mi) rimane ferito nel corso di un attentato l'architetto Roberto Garrone, assessore comunale del PCI. Il capo dello Stato, Sandro Pertini, in visita a Padova, si scaglia senza mezzi termini contro l'eversione armata.

12 febbraio – A Roma, mentre usciva dalle aule di Scienze Politiche, viene freddato il giurista di fede cattolica Vittorio Bachelet, già dirigente dell'Azione Cattolica, vice presidente del Consiglio Superiore della Magistratura, molto legato ad Aldo Moro. La facoltà era, fin dalla mattina, pesantemente piantonata dalle forze di polizia poiché si stava tenendo un dibattito sul terrorismo. A sparare sarebbe stata Anna Laura Braghetti, la brigatista che, durante i 55 giorni del sequestro Moro, avrebbe gestito la «prigione del popolo» di via Montalcini a Roma.

25 febbraio – Muore in ospedale dopo un mese di agonia Jolanda Rozzi, 62 anni, casalinga, a causa delle gravissime ustioni riportate in seguito ad un attentato incendiario alla sua abitazione.

11 marzo – A Roma un commando del gruppo Compagni organizzati per il Comunismo uccide per errore (il bersaglio doveva essere il segretario della sezione del MSI del quartiere Flaminio) Luigi Allegretti, socialista, iscritto alla CGIL. Come reazione all'errore commesso il giorno dopo – 12 marzo – viene freddato a colpi d'arma da fuoco Angelo Mancina, addetto alla sicurezza del quotidiano «*Il Secolo d'Italia*».

16 marzo – A due anni esatti dalla strage di via Fani, cade sotto i colpi dei brigatisti rossi il procuratore della Repubblica di Salerno Nicola Giacumbi.

18 marzo – A Roma viene assassinato il consigliere di Corte di cassazione Girolamo Minervini, già capo degli Istituti di prevenzione e pena del Ministero di grazia e giustizia. Nell'attentato, compiuto su un autobus, rimane ferito lo studente Roberto Aversa, 16 anni.

19 marzo – Un commando di Prima Linea, all'interno dell'Università di Milano, uccide il giudice istruttore Guido Galli, nonché docente di criminologia.

1° aprile – A Milano, in risposta all'operazione degli uomini del generale Carlo Alberto Dalla Chiesa nel covo di via Fracchia a Genova, un commando brigatista della colonna Walter Alasia irrompe nella direzione DC di via Mottarone e, sparando all'impazzata, gambizza Nadir Tedeschi, Emilio De Buono, Eros Robbiani e Antonio Iosa.

12 maggio – A Mestre le Brigate Rosse uccidono il vice questore Alfredo Albanese, dirigente della locale DIGOS.

19 maggio – A Napoli, un commando della brigata Fabrizio Pelli (poco dopo l'agguato verranno catturati i militanti Luca Nicolotti, Bruno Seghetti, Maria Teresa Romeo e Salvatore Colonna) uccide l'assessore regionale democristiano Pino Amato.

28 maggio – Un gruppo armato (qualificatosi come Brigata 28 marzo) spara, uccidendolo, nelle strade di Milano, l'inviato del «*Corriere della Sera*» Walter Tobagi, presidente dell'Associazione lombarda dei giornalisti.

12 novembre – Viene assassinato dalle BR della colonna Alasia il dottor Renato Briano, direttore del personale della ditta Ercole Marelli.

28 novembre – Sempre le BR uccidono l'ingegner Manfredo Mazzanti, direttore tecnico della fabbrica torinese Falck. «Per ciò che stava succedendo alla Fiat – spiegherà il brigatista Vittorio Alfieri, uno dei *leader* della colonna Alasia – era per noi necessario dare una risposta allo stesso livello di attacco feroce. Si decide così per due iniziative ravvicinate alla Falck e alla Ercole Marelli. Abbiamo colpito due simboli, Briano e Mazzanti».

1° dicembre – A Roma viene ucciso il dottor Giuseppe Furci, direttore sanitario del carcere di Regina Coeli.

12 dicembre – In concomitanza con l'anniversario della strage di piazza Fontana a Milano, viene rapito a Roma dalle BR il giudice Giovanni D'Urso, responsabile di una sezione della direzione generale degli Istituti di prevenzione e di pena del Ministero di grazia e giustizia. Sarà liberato, dopo un'estenuante trattativa con lo Stato, il 15 gennaio 1981.

31 dicembre – Un commando brigatista, in risposta all'azione di forza delle forze dell'ordine nel carcere speciale di Trani (29 dicembre), scatenata dopo la violentissima insurrezione dei detenuti, uccide a Roma il generale dei carabinieri Enrico Galvaligi, successore di Dalla Chiesa quale responsabile dell'ufficio coordinamento delle carceri.

8. La strage di Bologna

La mattina di sabato 2 agosto 1980, nella sala d'attesa della stazione ferroviaria di Bologna, scoppia un ordigno confezionato con TNT-T4. L'esplosione e la conseguente devastante onda d'urto (crollarono gran parte delle strutture sovrastanti dove avevano sede gli uffici della Cigar e 30

metri di pensilina) causarono la morte di 85 persone e il ferimento di circa 200. Appena quattro giorni dopo il massacro, nell'ambito della cosiddetta «pista internazionale», emerge il nome di Marco Affatigato, «attivista di destra» nato a Lucca, condannato in contumacia dal Tribunale di Pisa a tre anni e sei mesi per favoreggiamento aggravato e continuato nei confronti di Mario Tuti.

Già condannato dalla Corte di assise di Arezzo a tre anni di carcere – il 26 aprile 1976 – nell'ambito dell'inchiesta sugli attentati ai binari ferroviari del gennaio 1975 (linee Terontola-Castiglion del Lago e Olmo-Rigutino), Affatigato era latitante in Francia dal 1978. Venne catturato a Nizza il 6 agosto 1980: alcuni «testimoni» avevano affermato di aver riconosciuto nelle foto di Marco Affatigato il giovane visto nella sala d'attesa di seconda classe della stazione di Bologna poco prima dell'esplosione. «Sarebbe stato notato – scriveva il quotidiano socialista *«l'Avanti»* il 7 agosto – per alcuni strani movimenti e per una valigia. Anche *l'identikit* preparato dalla polizia in base alle descrizioni dei testimoni corrisponderebbe a Marco Affatigato».

La «pista Affatigato», tuttavia, risulterà ad un esame più attento un oscuro tentativo di depistaggio organizzato da alcuni settori dei servizi segreti e di altri apparati dello Stato. C'è da aggiungere che l'*ex* capo della Polizia, prefetto Vincenzo Parisi, in una nota del 12 luglio 1990 destinata al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, scriveva: «L'Affatigato – noto al Servizio [il SISDE] quale appartenente a fazione dell'estrema destra eversiva - era stato segnalato, nella seconda decade del mese di marzo di quell'anno [1980] da un informatore occasionale collegato con lui (all'epoca era latitante e residente a Nizza) quale possibile fonte di notizie. Nella circostanza, l'informatore di cui sopra aveva riferito che l'Affatigato: – sarebbe stato *agganciato* dal vice ambasciatore iraniano a Parigi, il quale gli avrebbe proposto – previo compenso in denaro e con la possibilità di fruire dell'asilo politico in Iran – di attuare, con la collaborazione eventuale di altri suoi amici, una serie di attentati in Francia e in Europa contro obiettivi statunitensi, in armonia con le direttive *antimperialiste* proclamate da Khomeini».

Tutto ciò risulta ancora una volta drammaticamente complicato. Forse l'unico modo per poter sbrogliare una matassa simile è trovare una risposta a questa domanda: che motivo c'era nel tirare i fili di questa spaventosa ragnatela? Anche questo è un aspetto denso di ombre. Le responsabilità di questa «manovra di disinformazione» – stando alle ricostruzioni dell'autorità giudiziaria – erano da ascrivere ai vertici della Loggia P2: *lobby* massonica politico-istituzionale segreta scoperta dai magistrati della Procura di Milano – nel marzo del 1981, nel corso della perquisizione negli uffici di Licio Gelli a Castiglion Fibocchi – nell'ambito delle indagini sul *crack* della Banca Privata del finanziere siciliano Michele Sindona.

«Era questa, secondo i giudici – ha sottolineato Alfonso De Paolis, collaboratore della Commissione stragi nel corso della XI e XII legislatura – la classica tecnica piduista e mistificatoria: fornire una massa di infor-

mazioni difficilmente verificabili e orchestrare una campagna stampa, confondendo fatti veri e falsi».

9. La pista Affatigato

Sulla scorta del rapporto della DIGOS (a firma del vice questore aggiunto Alfredo Lazzarini) del 22 agosto 1980 a carico di Sergio Calore e Dario Pedretti «per concorso ispirativo nel delitto di strage, banda armata, associazione sovversiva e altro», sei giorni dopo la Procura di Bologna spicca dei mandati di cattura nei confronti di Aldo Semerari, Fabio De Felice, Paolo Signorelli, Massimiliano Fachini, Francesca Mambro, Massimo Morsello e altri, ritenuti «strettamente legati ai vertici della P2 e loro stessi collocati in funzione di cerniera operativa con le formazioni terroristiche dell'estrema destra».

La «pista Affatigato» di lì a poco avrebbe rappresentato comunque – in quello scenario – uno dei tasselli più importanti del mosaico che mirava ad inquadrare la destra come l'area politica all'interno della quale *stimolare* la ricerca dei responsabili delle stragi. Il 14 giugno 1986, i giudici istruttori di Bologna, Vito Zincani e Sergio Castaldo ordinano il rinvio a giudizio per la strage del 2 agosto 1980 di, fra gli altri, Paolo Signorelli (come mandante), Valerio Fioravanti e Francesca Mambro (come esecutori materiali), insieme a Sergio Picciafuoco e Massimiliano Fachini.

Secondo la sentenza – ordinanza, il nome di Affatigato compare nell'istruttoria in modo fuorviante come quello di Paul Durand (segnalato in un rapporto dell'Ucigos del 3 agosto, come emissario dell'organizzazione neofascista FANE – *Fédération d'Action Nationale et Européenne*). L'uso di questi nomi appartiene al fenomeno delle segnalazioni, informazioni ufficiose e ufficiali e addirittura anonime, che i Servizi fecero pervenire all'autorità giudiziaria proprio al fine di avvalorare la pretesa, ma inconsistente, pista internazionale. Dopo il 2 agosto 1980, «un maresciallo della Questura di Lucca [uno dei testimoni citati dall'*Avanti*, *nda*] ritenne di ravvisare nell'*identikit* redatto dalla polizia, su indicazione di un teste, le sembianze dell'Affatigato. Si procedette dunque all'arresto di Affatigato, da tempo latitante all'estero e residente a Nizza».

Per un'ennesima inquietante coincidenza, vale la pena ricordare che «il nome di Affatigato tornò improvvisamente alla ribalta – hanno annotato i giudici di Bologna – in occasione del disastro aereo di Ustica in quanto nei giorni successivi sulla stampa compariva la notizia che a bordo dell'aereo esploso si trovava il noto estremista di destra».

10. La pista internazionale: il ruolo del SISMI

Più o meno nella stessa direzione si mossero i vertici del SISMI, diretto dal generale Giuseppe Santovito, i quali ritennero opportuno avvalorare la cosiddetta «pista internazionale» (stando agli inquirenti, suggerita personalmente da Licio Gelli) attraverso un appunto del gennaio 1981 fir-

mato dal colonnello Pietro Musumeci. Il 24 febbraio 1981, infatti, il servizio di sicurezza militare informava l'autorità giudiziaria del ritrovamento (il 13 gennaio) di una valigia contenente esplosivo TNT-T4 (chimicamente compatibile a quello utilizzato per la strage di Bologna) in un vagone del treno 514 Taranto-Milano.

Passata alla storia delle cronache giudiziarie come «operazione terrore sui treni», il piano architettato dagli 007 del SISMI, tirando in ballo Franco Freda, Giovanni Ventura e lo stesso Stefano Delle Chiaie, collegati a sedicenti gruppi eversivi francesi e tedeschi, se da un lato serviva a deviare il lavoro dei magistrati, dall'altro sembrava - più prosaicamente - mirare all'incasso del premio in denaro destinato alla fantomatica «fonte confidenziale» utilizzata per scoprire la valigia - contenente «un mitra Mab, un fucile da caccia, otto lattine per generi alimentari riempite con 6-7 ettogrammi di sostanze esplosive e due biglietti aerei delle linee Alitalia, intestati rispettivamente a Dimitrief Martin per il volo Milano-Monaco delle ore 20 del 13 gennaio e a Legrand Raphael per il volo Milano-Parigi delle ore 18,25 dello stesso giorno» - e sventare il presunto attentato.

Si legge nella sentenza dell'11 luglio 1988 della Corte di assise di Bologna: «Nei primi giorni del 1981 il colonnello Pietro Musumeci, capo dell'Ufficio Controllo e Sicurezza del SISMI, consegnava *brevi manu* al giudice istruttore titolare dell'inchiesta, dottor Aldo Gentile, un appunto in cui si riferiva, tra l'altro, quanto in sintesi qui di seguito si espone: alla fine di giugno 1980 aveva avuto luogo un incontro tra Paul Durand, esponente di spicco del FANE, e Maurizio Bragaglia, capo del Nucleo Combattenti Rivoluzionari operanti nel Sud Italia. Le due organizzazioni erano composte per la maggior parte da elementi clandestini. I direttivi - Delle Chiaie, Pomar, Massagrande, Affatigato, Fumagalli - si trovavano all'estero (pochi come Freda e Ventura si trovavano in Italia). L'incontro era stato promosso da Delle Chiaie. Nel corso dello stesso Durand aveva comunicato a Bragaglia che erano stati progettati due attentati, rispettivamente a Bologna e a Monaco; che per quanto riguardava il primo, il Bragaglia avrebbe dovuto mettersi in contatto con Rauti, il quale gli avrebbe impartito le direttive; che i capi avevano stretto alleanza con il gruppo Hoffmann [dal nome del suo capo, il sedicente sovversivo tedesco Karl Heinz Hoffmann, *nda*]. Nel corso dei successivi incontri, il Bragaglia, giustificatosi con i controlli cui era sottoposto da parte della Polizia, aveva rifiutato di compiere «un'operazione da attuarsi alla stazione ferroviaria di Bologna» e consistente nel depositare al bagagliaio della stazione una valigia carica di esplosivo. A seguito del rifiuto del Bragaglia, erano stati presi contatti con Delle Chiaie ed il 24 luglio era stata fornita assicurazione al Bragaglia stesso che "alla operazione avrebbe concorso il gruppo Hoffmann" [...]. Al gruppo si sarebbe unito un giovane francese, aderente al FANE, di nome Philippe, che poi perdette la vita, essendo rimasto coinvolto nell'esplosione».

Il 24 febbraio 1981, fu proprio il direttore del SISMI, Giuseppe Santovito, ad apporre il sigillo di verità a questa incredibile montatura attra-

verso un rapporto destinato alla Procura della Repubblica di Bologna. In quel documento, Santovito sosteneva che «i biglietti aerei sarebbero stati acquistati a Bari da Giorgio Vale, "indicato come la persona" avente il compito di mantenere i contatti fra Terza Posizione, FANE e il gruppo tedesco Hoffmann».

11. *Le prime condanne*

L'11 luglio 1988, la Corte di assise di Bologna condanna all'ergastolo per strage Valerio Fioravanti, Francesca Mambro, Massimiliano Fichini e Sergio Picciafuoco. «A tale riguardo – annota sempre Alfonso De Paolis – nella sentenza di primo grado sono stati posti due punti fermi. Il primo, che lo strumento stragista costituiva un dato proprio della strategia di lotta eversiva e terroristica della destra e che questa, fattualmente, alla strage ha più fatto ricorso. Il secondo, che prima e dopo la strage di Bologna più informazioni avevano segnalato la riferibilità del fatto alla destra eversiva nella quale erano presenti preoccupanti fermenti di rilancio, anche mediante attentati indiscriminati negli obiettivi, tali da spargere un diffuso terrore e un bisogno di risposta forte e autoritaria».

Fra le prove d'accusa accolte dalla Corte c'era quella relativa al movente dietro all'omicidio di Francesco *Ciccio* Mangiameli, militante di destra referente palermitano di Terza Posizione, assassinato a Roma il 9 settembre 1980 dai fratelli Cristiano e Valerio Fioravanti, Francesca Mambro, Giorgio Vale e Dario Mariani (sentenza passata in giudicato della Corte d'assise di Roma del 16 luglio 1986). Mangiameli – nella versione fornita dall'accusa – sarebbe stato eliminato in quanto divenuto un «testimone scomodo» della strage di Bologna. Questa versione dei fatti venne accreditata sulla scorta di alcune «rivelazioni» fatte dal colonnello Amos Spiazzi [già arrestato e poi assolto nell'ambito del procedimento sulla Rosa dei Venti, *nda*] nel corso di un'intervista rilasciata al settimanale «*l'Espresso*» (n° 34) poco dopo la strage del 2 agosto, nella quale l'ufficiale (come *ex* collaboratore del SISDE), parlando della riorganizzazione di alcuni disciolti movimenti di estrema destra (Ordine Nuovo e Avanguardia Nazionale) pronti ad attuare «una pericolosa strategia terroristica», fece generici riferimenti alla fonte delle sue informazioni: un tal *Ciccio*. Questa allusione diede la stura ad ogni tipo di congettura ed ipotesi. Ma tant'è.

Quella allusione venne comunque assunta come prova d'accusa nel processo di primo grado. Mai impianto accusatorio è risultato più nebuloso e criptico di quello messo in piedi durante le indagini sulla strage di Bologna. Comunque, verranno condannati anche gli ufficiali Belmonte e Musumeci i quali «abusando dei loro poteri e violando i doveri inerenti alla funzione pubblica che essi svolgevano in qualità di esponenti del SISMI, simulando il realizzarsi di un insieme di reati di natura eversiva, inducendo in errore il Comando generale dell'Arma, la Ucigos, il Capo della Polizia, i vari organi di polizia giudiziaria che avevano l'obbligo di riferire

le informazioni ricevute all'autorità giudiziaria bolognese e direttamente i magistrati che indagavano sulle responsabilità degli autori della strage del 2 agosto 1980 e di coloro che avevano collocato l'esplosivo e le armi rinvenute sul treno espresso 514 in Bologna il 13 gennaio 1981, incolpavano falsamente di tali reati, facendo in tal modo dirottare le indagini su false piste estere, [una serie di persone], pur sapendole innocenti». Il nome del generale Giuseppe Santovito non compare fra quelli dei condannati in quanto deceduto nel corso delle indagini.

12. *Le assoluzioni*

Il 18 luglio 1990, la Corte di assise di appello di Bologna annulla la sentenza dell'11 luglio 1988 in ordine al delitto di strage (per Fioravanti, Mambro, Picciafuoco e Fachini, confermando invece i reati di banda armata). Vengono assolti anche Licio Gelli, Paolo Signorelli, Massimiliano Fachini, Stefano Delle Chiaie, Adriano Tilgher, Pietro Musumeci, Giuseppe Belmonte, Marco Ballan, Fabio De Felice e Maurizio Giorgi in ordine ai reati di associazione con finalità di terrorismo e di eversione. Per i colonnelli Belmonte e Musumeci invece vengono confermate le condanne per concorso in calunnia pluriaggravata inflitte in primo grado.

«L'idea stragista – sottolinea sempre De Paolis, in riferimento alle motivazioni espresse dalla Corte – pur circolante in quell'area, non poteva considerarsi elevata ad espressione di un programma riferibile a gruppi od organismi ben individuati, ma era rimasta come manifestazione di intendimenti generici riferibili a singole persone. Nessun dato significativo può ricavarsi dalla elencazione dei fatti stragistici consumati negli anni precedenti, se non quello utilizzabile per la ricostruzione di un periodo oscuro della storia del nostro Paese, periodo che, peraltro, non ha avuto ancora completa e soddisfacente chiarificazione. La riferibilità di stragi ed attentati ad un'unica matrice di destra non può avere i caratteri della certezza in quanto anche nei procedimenti penali relativi ad altri avvenimenti stragistici, tale certezza non si è, allo stato, raggiunta».

13. *Le sentenze della Cassazione*

Il 12 febbraio 1992, la Corte di cassazione (sezioni unite), censura in gran parte le conclusioni della Corte d'Assise d'Appello (relativamente alle posizioni di Valerio Fioravanti, Mambro, Fachini e Picciafuoco per il delitto di strage) e ordina il rinvio degli atti alla stessa Corte d'assise di appello (ma diversa sezione) sempre di Bologna per la celebrazione di un nuovo processo. La Prima Corte d'assise d'appello di Bologna – nella sentenza del 16 maggio 1994 – confermava quindi le condanne all'ergastolo inflitte nella sentenza di primo grado specie in ordine al reato di strage. «Si ribadisce – rileva De Paolis – la matrice di destra eversiva nella strage di Bologna e si inquadra questo evento nell'ambito di numerosi attentati terroristici compiuti in precedenza e ad essa attribuibili».

Il 23 febbraio 1996, in seguito al ricorso presentato dai condannati, le sezioni unite della Corte di cassazione rigettano l'impugnata sentenza del 16 maggio 1994, confermando così le condanne inflitte per la strage del 2 agosto 1980 nei confronti di Valerio Fioravanti e Francesca Mambro durante il giudizio di rinvio disposto dalla Cassazione. Tuttavia, come ha giustamente sottolineato lo stesso collaboratore De Paolis, «sembra quindi potersi affermare che la individuazione dei responsabili della strage nelle persone di Fioravanti Valerio, Francesca Mambro e Picciafuoco Sergio trova un suo fondamento logico e probatorio solamente sulla base del teorema che la strage di Bologna è di matrice fascista perché, in caso contrario, gran parte del materiale probatorio raccolto a carico degli imputati sarebbe vanificato».

14. *I primi collegamenti Ustica-Bologna*

Tre giorni dopo l'attentato di Bologna – il 5 agosto 1980 – si riunisce a Palazzo Chigi il CIIS (Comitato interministeriale per l'informazione e la sicurezza). Alla riunione sono presenti: Francesco Cossiga (presidente del Consiglio), Emilio Colombo (ministro degli Esteri), Virginio Rognoni (Interno), Tommaso Morlino (Grazia e Giustizia), Lelio Lagorio (Difesa), Antonio Bisaglia (Industria), Francesco Reviglio (Finanze), Giorgio La Malfa (Bilancio), Rino Formica (Trasporti), Francesco Mazzola (presidente delegato del CESIS), ammiraglio Giovanni Torrisi (Capo di Stato Maggiore della Difesa), prefetto Giovanni Rinaldo Coronas (capo della Polizia), generale Giuseppe Santovito (direttore del SISMI), generale Giulio Grassini (direttore del SISDE), generale Umberto Cappuzzo (comandante generale dell'Arma dei carabinieri), generale Orazio Giannini (comandante generale della Guardia di finanza), prefetto Walter Pelosi (segretario generale del CESIS), Arnaldo Squillante (capo di Gabinetto della Presidenza del Consiglio).

«L'incontro è stato convocato – si legge sul verbale del CIIS, ritrovato dal giudice istruttore Rosario Priore soltanto nel febbraio 1995 – allo scopo di fare il punto sulla situazione creatasi a seguito del tragico episodio verificatosi alla stazione ferroviaria di Bologna». Sempre De Paolis annota: «Pur manifestandosi nella riunione una unanime opinione di attribuzione della strage alla destra eversiva, soprattutto sulla considerazione che si trattava di un attentato con obiettivo indiscriminato, analogo ai numerosi altri attentati dinamitardi attribuiti alla stessa matrice e, come tale, estraneo alle modalità degli atti di terrorismo attribuiti alla sinistra eversiva, si avanzava da alcune parti un possibile collegamento con la eversione internazionale. In particolare: – il generale Santovito prospettava l'ipotesi che la bomba utilizzata alla stazione di Bologna fosse confezionata con miscela esplosiva di nuova concezione specialmente usata in Argentina, non escludendo che si trattasse della stessa miscela esplosiva utilizzata qualche giorno prima per la bomba esplosa in un deposito bagagli a Bengasi in Libia. E inoltre faceva riferimento agli omicidi di molti cit-

tadini libici, dissidenti del regime di Gheddafi, commessi negli ultimi tempi in Italia ed attribuiti ai servizi segreti libici. – Il ministro Rognoni dichiarava di avere avuto contatti con il ministro dell'interno della Germania Federale Baum; a proposito della strage di Bologna, gli aveva suggerito l'opportunità di un colloquio con il generale Belgassem, capo del servizio segreto libico, con il quale egli stesso aveva avuto un colloquio del cui contenuto nulla aveva riferito».

15. *L'ipotesi Bisaglia*

Sempre durante quel vertice del CIIS a Palazzo Chigi, ad un certo punto, il ministro Antonio Bisaglia⁽²⁾ (DC) sottolinea «la possibilità di un collegamento tra l'attentato di Bologna e l'incidente aereo, accaduto alla fine dello scorso giugno, ad un DC9 dell'Itavia in viaggio da Bologna a Palermo, incidente che, secondo i primi accertamenti richiamati dall'onorevole Formica, potrebbe essere dovuto ad una collisione in volo oppure ad una forte esplosione». Interrogati in merito a questa ipotesi di collegamento, nessuno dei partecipanti a quella riunione del Comitato a Palazzo Chigi ricordò l'intervento del ministro Bisaglia.

«Il fatto che io non ricordi assolutamente l'episodio – dichiarerà Francesco Cossiga, interrogato dal giudice Priore il 2 marzo 1995 – non sarebbe stato possibile se l'onorevole Bisaglia avesse portato qualche elemento concreto. Dal verbale si vede come la mia partecipazione fosse stata non puramente passiva e come mia preoccupazione che valeva come indirizzo fosse quella di assicurare il massimo della collaborazione possibile all'autorità giudiziaria. Se l'onorevole Bisaglia avesse portato qualche elemento in difformità dall'ipotesi fondamentale che veniva coltivata – eversione di destra – non solo io mi ricorderei la cosa, ma certamente mi avrebbe richiamato in quella sede la mia attenzione e di essa vi sarebbe traccia nel verbale della riunione stessa».

Antonio Bisaglia morirà in circostanze avvolte nel mistero, domenica 24 giugno 1984. La versione delle autorità fu questa: annegò cadendo dallo yacht «Rosalù» (un ventidue metri Sangermani di 50 tonnellate di stazza) della moglie Romilda Bollati di Saint Pierre, mentre navigava col motore al minimo nelle acque della baia di Paraggi, davanti a Portofino. Il primo ad avanzare sospetti sull'accaduto, fu il fratello maggiore dell'ex ministro democristiano, don Mario Bisaglia il quale dirà: «Non credo che Tony sia morto per una disgrazia. Dunque qualcuno l'ha ucciso. Perché? Mah. Non hanno fatto neanche l'autopsia, sul corpo di mio fratello [il cadavere presentava una grossa ecchimosi tra il naso e il sopracciglio sinistro e un'abrasione superficiale alla spalla, *nda*]. E dopo qualche ora la salma di Tony era a Roma. E Francesco Cossiga [all'epoca Presidente del Senato, *nda*], che era rientrato apposta dalla Sardegna, era stato proprio lui a dire al medico di dare il nullaosta perché chiudesse la bara e la trasportasse a Roma».

Don Mario Bisaglia sarà trovato morto annegato il 17 agosto 1992, nelle acque del lago di Centro Cadore a 200 chilometri da Rovigo. Romilda Bollati di Saint Pierre, nata a Parma, *ex* moglie di Attilio Turati (amministratore delegato della Carpano), sposata con Antonio Bisaglia dal 22 dicembre 1982, in merito ai sospetti sulla morte del marito, dichiarò: «Sono stata tirata in ballo come pedina di un gioco molto più grande. Hanno detto che ero l'amante di Cossiga, perché mai avrei dovuto esserlo? Non c'è un brandello di verità».

16. *L'ipotesi Zamberletti*

A rilanciare l'ipotesi di un collegamento tra il disastro aereo del 27 giugno e la strage alla stazione di Bologna del 2 agosto 1980 è stato Giuseppe Zamberletti, *ex* sottosegretario agli Esteri: «Come ho già dichiarato in sede di Commissione terrorismo e stragi⁽³⁾, è già dalla data del 2 agosto 1980 che nutro un sospetto in merito ai responsabili della strage di Bologna. All'epoca ero sottosegretario agli Esteri e, in ragione di tale carica, mi occupavo di un trattato che avrebbe dovuto garantire la neutralità dell'isola di Malta. Originariamente le trattative avevano interessato quattro Stati: cioè Algeria, Libia, Italia e Francia. Con l'andar del tempo gli altri Stati si ritirarono per varie ragioni e la trattativa con Malta fu proseguita dalla sola Italia. Ciò alla fine del 1979. I rapporti tra Malta e Libia si erano in precedenza guastati a causa di ricerche petrolifere condotte dai maltesi in una zona di mare rivendicata dai libici come parte della loro piattaforma continentale. La Libia allora interruppe le forniture di petrolio che aveva fatto sino ad allora a Malta ad un prezzo di favore. A questo punto Malta aveva bisogno di aiuti economici ed era disponibile ad un accordo bilaterale con l'Italia. Fui io ad occuparmi della trattativa con Mintoff [...]. Le trattative vennero portate a termine verso la fine di luglio con la predisposizione di una minuta di un testo accettata da entrambe le parti. Nel frattempo i libici facevano pressione perché non si addivenisse alla conclusione, in quanto consideravano l'accordo in questione un atto ostile [...]. Nonostante l'Italia fosse rimasta da sola, si decise di andare avanti fissando la sigla dell'accordo con Dom Mintoff e la delegazione italiana per le ore 10 del 2 agosto 1980. Ciò nonostante che l'onorevoli Andreotti, allora presidente della Commissione esteri della Camera, avesse chiesto di rimandare la sigla per evitare controversie con la Libia. Io stesso ricevetti una delegazione di libici che mi rappresentò che tale accordo veniva considerato un atto ostile. Comunque, il 2 agosto 1980, all'ora convenuta, mi trovai a La Valletta per la sigla. L'accordo venne firmato pochi minuti dopo che si era appreso della esplosione della stazione di Bologna. Già si parlava dell'ipotesi di una bomba. Mi colpì la coincidenza della data e dell'ora fra l'esplosione e la sigla dell'accordo e immediatamente pensai a una vendetta dei libici. Tornato a Roma, riferii tali mie impressioni al presidente del Consiglio dell'epoca, l'on. Cossiga, nonché a Santovito e Grassini. Ritenevo - e feci presente - che un gruppo terroristico italiano

poteva aver avuto mandato dai libici di compiere l'attentato. Pensai a una sinergia fra l'interesse libico alla vendetta e l'interesse di un gruppo italiano di destra al perseguimento dei propri scopi. Ritenni significativo che l'obiettivo fosse Bologna, cioè un obiettivo tipico dell'eversione di destra [...]. Ritengo che l'attentato, se ispirato dai libici, sia stato una vendetta, non già un'intimidazione. L'accordo infatti venne sottoscritto il mese successivo ed un anno dopo ratificato dal Parlamento [...]. Chiestomi quale valutazione abbia dato al fatto di Ustica, dico che se la caduta dell'aereo è stata determinata da una bomba, Ustica può aver rappresentato, nel contesto che ho sopra delineato, una minaccia, un avvertimento, magari posto in essere dallo stesso gruppo terroristico, tenuto conto del fatto che l'aereo partiva da Bologna. Ora mi chiedo se i terroristi italiani inquisiti nel processo per la strage di Bologna abbiano avuto contatti con la Libia e se sia stato possibile accertare tali rapporti. Mi chiedo perché mai non si sia indagato a suo tempo su tutto questo» [esame testimoniale di Giuseppe Zamberletti del 7 marzo 1992 nell'ambito del procedimento penale n. 219/A 86 RGGI contro Stefano Delle Chiaie + 3 imputati di strage ed altro].

17. Mandanti libici, manovalanza nera?

Zamberletti sospetta che a far saltare la stazione di Bologna sia stato un gruppo di destra assoldato dai libici. Di conseguenza – seguendo questo tipo di parallelismo – se il DC9 dell'Itavia è stato abbattuto con una bomba, allora anche in questo caso la manovalanza andrebbe ricercata nell'ambito della «destra eversiva». Storicamente, tuttavia, il regime di Gheddafi – fin dai primi anni Settanta – poteva contare su una ramificata rete terroristica internazionale direttamente o indirettamente finanziata da Tripoli. Secondo l'Istituto di Analisi dei Conflitti mondiali di Londra, le Brigate rosse italiane, l'esercito repubblicano irlandese (Ira), come la Banda Baader-Meinhof tedesca erano sul libro cassa della Libia.

Il giornale egiziano «*Al Ahram*» rivelò – nell'agosto del 1975 – l'esistenza di una società africana di *import-export*, con sede a Tripoli, la quale (come intermediaria), attraverso i suoi uffici nelle capitali europee, trattava con vari gruppi terroristici ai quali forniva armi e denaro. «*Al Ahram*» pubblicò anche la fotocopia di una circolare proveniente dall'Ufficio commerciale dell'ambasciata libica di Parigi, destinata ai fornitori di armi occidentali, i quali venivano invitati ad indirizzare le loro richieste a questa società di *import-export*.

Sempre secondo la testata egiziana, amministratore di questa società sarebbe stato un cugino del colonnello Gheddafi, il quale – come intermediario per conto del governo di Tripoli – avrebbe percepito congrue provvigioni per ogni contratto stipulato. In seguito alle indagini sull'attentato del 27 agosto 1979 – rivendicato dall'IRA – nel quale morì dilaniato a bordo del suo *yacht* Lord Mountbatten (eroe della Seconda Guerra mondiale, zio della regina Elisabetta II, nonché Pari d'Inghilterra), la polizia

irlandese, grazie alla collaborazione dei servizi segreti britannici, riuscirà a stabilire che uno degli attentatori del nobile inglese era stato addestrato in un campo paramilitare libico.

L'esistenza di questa fitta rete di collegamenti tra la Libia e molte organizzazioni terroristiche internazionali viene confermata infine da un dettagliato resoconto del SISMI del 6 giugno 1980 - agli atti dell'inchiesta sul disastro del DC9 - secondo il quale il *Servizio Informazioni* libico (diretto dal colonnello Yunis Belgassem) e il *Servizio Speciale* (diretto da Abdalla Senussi e dipendente direttamente dal colonnello Gheddafi) «vengono probabilmente impiegati anche in operazioni terroristiche, in collusione con la parte più estremista della resistenza palestinese».

Questi apparati - sempre secondo il servizio di sicurezza militare italiano - tentarono «nel febbraio del 1979 di stabilire contatti con le Brigate Rosse, fatti fallire da tempestiva azione del SISMI». Invece, secondo quanto riferisce un telex del SISDE - datato 13 dicembre 1980 e indirizzato all'Ucigos, al comando generale dell'Arma dei carabinieri e al SISMI - da notizie ricevute da altro servizio segreto estero collegato, si scopre che «nei primi giorni del mese di ottobre 1980 undici appartenenti alle Brigate rosse» si recarono in Libia «per un periodo di addestramento all'uso delle armi e degli esplosivi».

Lo scenario prospettato dall'ex ministro Zamberletti, ad una lettura più approfondita, appare dunque un po' più complesso rispetto alla semplicistica equazione: *mandanti libici-esecutori di destra*.

18. La pista Ramahan

Il SISMI, in una nota della Prima Divisione del 16 dicembre 1991, rendeva noto che nel quadro di accertamenti «svolti a suo tempo in tutte le direzioni» sulla strage di Bologna, «non venne esclusa l'ipotesi di possibili implicazioni straniere».

In questo appunto fra l'altro si leggeva: «Tra esse fu esaminata anche la posizione di alcuni cittadini libici, emersi all'attenzione degli inquirenti bolognesi a seguito di dichiarazioni spontaneamente rese all'Arma di Bologna il 22 ottobre 1980, da tale Facchini Ivana, nata ad Imola il 14 settembre 1952, dipendente della Cooperativa assistenza domiciliare infanzia, anziani ed infermi. La stessa riferì di aver conosciuto per motivi di lavoro il cittadino libico Ramahan Omar Gamati, che era stato ricoverato presso l'ospedale Riazoli di Bologna dal 18 gennaio al 18 agosto 1980, per poi trasferirsi in altra casa di cura di Bologna e Roma. Durante alcuni colloqui avuti prima del 2 agosto, il Ramahan Omar Gamati le avrebbe confidato che due suoi amici avrebbero dovuto lasciare alla stazione ferroviaria di Imola o di Firenze una "valigia", senza precisare né il motivo, né il contenuto. Inoltre, la teste fornì altri particolari che lasciavano intendere che il Ramahan fosse coinvolto nell'attentato. Tali dichiarazioni - concludeva la Prima Divisione - opportunamente vagliate e controllate in sede di polizia giudiziaria, furono inviate al magistrato inquirente, che si dimostrò

scettico circa la loro attendibilità, in quanto la Facchini fu definita dall'Arma *psicopatica* ed *esaltata* e verosimilmente spinta a fare tali dichiarazioni da motivi di rancore per essere stata abbandonata sentimentalmente dal Ramahan».

È curioso tuttavia apprendere che l'Arma dei carabinieri aveva facoltà di dichiarare «psicopatico» od «esaltato» un teste, senza avvalersi di una formale perizia psichiatrica.

NOTE DEL CAPITOLO IV

⁽¹⁾ Il 21 febbraio 1980 viene resa nota la cattura, in piazza Vittorio a Torino, di due membri della direzione strategica delle BR: Patrizio Peci e Rocco Micaletto (l'arresto risalirebbe però al 18 febbraio). Il 28 marzo, invece, i carabinieri del Nucleo Antiterrorismo coordinati dal generale Carlo Alberto Dalla Chiesa, nel corso dello scontro a fuoco durante l'irruzione nel covo BR di via Fracchia a Genova, uccidono i militanti Riccardo Dura (marittimo), Anna Maria Ludmann (insegnante), Piero Panciarelli (dipendente della Lancia) e Lorenzo Betassa (operaio dell'Italimpianti). Nell'operazione rimane ferito il maresciallo Riccardo Sena. In seguito alle confessioni di Peci, si stringe il cerchio intorno ai vertici di Prima Linea. Tant'è che il 29 aprile a Torino, proprio alla vigilia del suo espatio in Francia, viene arrestato uno dei capi dell'organizzazione, Roberto Sandalo, già appartenente al servizio d'ordine di Lotta Continua. Quest'ultimo, in sede d'interrogatorio, rivelerà ai magistrati di aver incontrato durante la sua latitanza il senatore Carlo Donat Cattin, ex ministro dell'industria e membro del Comitato interministeriale per le informazioni e la sicurezza, vice segretario della DC, il quale - in uno di questi incontri clandestini - lo avrebbe sollecitato ad anticipare la fuga all'estero visto che era ormai imminente l'arresto del figlio (Marco Donat Cattin, uno dei *leader* di Prima Linea). Secondo Sandalo, il senatore democristiano sarebbe stato informato personalmente da Francesco Cossiga, all'epoca Presidente del Consiglio, in merito alle implicazioni contenute nei verbali del pentito Patrizio Peci relative al giovane terrorista Donat Cattin. Sulla scorta di queste dichiarazioni, il 16 maggio 1980 i magistrati della Procura di Torino trasmettono gli atti del «caso Sandalo» alla presidenza della Camera in relazione al presunto reato di favoreggiamento nei confronti di Marco Donat Cattin da parte di Cossiga. Lo stesso giorno il senatore Donat Cattin si dimette da vice presidente della DC. La decisione di inviare il Presidente del Consiglio davanti al giudizio dell'Alta Corte viene assunta il 31 maggio: poiché mancavano i quattro quinti dei voti per chiudere definitivamente il caso, la Giunta decise a quel punto di rimettere la materia all'esame di Camera e Senato. La seduta comune ebbe luogo il 23 luglio: la richiesta di rimandare tutti gli atti alla Commissione inquirente, tuttavia, venne respinta con 507 voti contro 406 su 923 votanti. Marco Donat Cattin - che ripartì in Francia l'11 maggio 1980 insieme ai compagni Vito Biancorosso, Rosalba Bosco, Pasquale Bottiglieri, Graziano Esposito, Piero Crescente, Peter Freeman e Stefano Moschetti, in seguito alle confessioni di Patrizio Peci - venne arrestato a Parigi la notte tra il 7 e l'8 luglio 1980. Sarà consegnato alle autorità italiane soltanto il 27 febbraio 1981, 48 ore dopo che la *Chambre d'Accusation* di Parigi ebbe concesso l'extradizione. Sarà comunque dopo la scoperta delle basi di Prima Linea di Milano e Torino - tra agosto e ottobre - che si registreranno i clamorosi arresti di Maurice Bignami, Marco Fagiano (catturato nel corso di una rocambolesca fuga dopo una rapina in banca nel corso della quale vennero assassinati il brigadiere dei carabinieri Pietro Cuzzoli e l'appuntato Ippolito Cortellessa) e Michele Viscardi. Grazie alle confessioni di quest'ultimo fu possibile arrivare quindi alla cattura dei componenti del comando nazionale dell'organizzazione: Susanna Ronconi, Roberto Rosso e Roberto Vitelli.

⁽²⁾ Antonio Bisaglia, detto Tony, nasce a Rovigo il 31 marzo 1929, ultimo di sei fratelli. Si iscrive alla Democrazia cristiana nel settembre del 1945. Nel 1954 viene eletto presidente della Cassa Mutua di Rovigo in qualità di rappresentante della Coldiretti. Alle elezioni amministrative del 1956, entra nel consiglio provinciale di Rovigo e assume l'incarico di capo gruppo DC. Nell'aprile del 1958, incontra Enrico Mattei - il presidente dell'Eni morto in un controverso incidente aereo il 27 ottobre 1962 - grazie al quale gli verrà assegnato un posto come consigliere di amministrazione in una società legata al gruppo: la Snam. Legato inizialmente alla corrente di Mariano Rumor (dietro suo interessamento, nel 1961, verrà nominato responsabile dell'agenzia di Rovigo delle Generali), Bisaglia alle elezioni politiche del 1963, già uno degli uomini di punta della corrente dorotea, viene eletto con 35 mila preferenze. Nel quarto governo guidato da Aldo Moro (dal 23 novembre 1974 al 7 gennaio 1976), Bisaglia guiderà il Ministero delle partecipazioni statali. In questo periodo si legherà all'*ex* presidente della Prima Sezione del Tribunale di Roma, Ugo Niuitta (nato a Tripoli, in Libia, nel 1920 e con un passato di alto dirigente dell'Eni di Mattei), al quale gli affiderà prima la direzione dell'Ente Cinema e poi la presidenza dell'Egam, l'ente minerario statale. Quando avviene il disastro del DC9, Bisaglia è quindi ministro dell'Industria. Quattro mesi dopo, il 28 ottobre (durante la discussione

sulla fiducia al governo Forlani), l'ex Ministro delle partecipazioni statali è accusato dal senatore Giorgio Pisanò (MSI) di aver dirottato oltre 12 miliardi di contratti di assicurazione della Sir alle Generali. Sempre in quell'anno – il 19 novembre – mentre al Senato si discute dello scandalo dei petroli-Sid, su Bisaglia si scatenò un'altra bufera politica: sempre il senatore Pisanò rivelò l'esistenza di una lettera scritta nel maggio 1976 dal giornalista Mino Pecorelli (direttore prima dell'agenzia e poi del settimanale *OP – Osservatorio Politico* – assassinato a Roma la sera del 20 marzo 1979) dalla quale prendeva corpo il sospetto che il finanziatore occulto delle attività di Pecorelli fosse proprio l'ex ministro delle partecipazioni statali: «Onorevole Antonio Bisaglia, palazzo del Velabro, via del Velabro, Roma – si legge nella missiva – Sono trascorsi ormai circa sei mesi dalla data dell'ultimo versamento di quel contributo finanziario che la sua cortesia, or sono tre anni, volle stabilire, a tempo indeterminato e nella nota misura e scadenza, in favore della mia agenzia, senza che a tutt'oggi io abbia ricevuto alcunché al di fuori di tranquillizzanti rassicurazioni e di promesse non mantenute. Firmato: suo devotissimo Mino Pecorelli». In seguito a quelle gravi accuse, il caso «Bisaglia-Pecorelli» venne rinviato davanti al giudizio di una Commissione d'inchiesta senatoriale (Gran Giurì), la quale – dopo 23 giorni di indagini – scagionò il politico di Rovigo dalle accuse di Pisanò. Le 23 cartelle di *assoluzione* vennero lette in Aula dal residente del Senato, Amintore Fanfani il 15 dicembre 1980. Scrivono Daniele Vimercati e Carlo Brambilla nel loro libro *Gli annegati* [Baldini & Castoldi, Milano 1992]: «Eppure, nel 1979 [Bisaglia], all'apice delle sue fortune politiche e pronto per altri traguardi, il capo dei dorotei si trovò a marciare fianco a fianco di quelli che sarebbero diventati i suoi più spietati nemici. L'affare Eni-Petromin lo dimostra: il contratto con gli arabi e la relativa supertangente da 120 miliardi annui (in lire dell'epoca) da distribuire ai partiti furono discussi in una riunione tra Andreotti, Bisaglia e il piduista presidente dell'Eni, Giorgio Mazzanti. Nell'operazione, che si svolse all'ombra dei due governi Cossiga – il tentativo di Bettino Craxi venne stoppato – irruppe anche Gelli. Ma nel 1980 il patto si infranse».

⁽³⁾ Infatti, nel corso della 40ª seduta (23 novembre 1989) dedicata alla audizione dell'ex capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Giovanni Torrisi, l'onorevole Giuseppe Zamberletti ha precisato: «In realtà, tra la primavera e l'agosto del 1980 l'Italia negoziava con la Libia un trattato che coinvolgeva il nostro Paese - e lo coinvolse ancora – nella garanzia militare della neutralità di Malta. Si trattava obiettivamente di una grossa novità anche dal punto di vista della nostra politica nel Mediterraneo ed era certamente il fatto che veniva letto dalle autorità libiche in chiave di una interferenza rispetto ad una politica di presenza abbastanza significativa – anche militare – della Libia sui territori di Malta. Questo è talmente vero che a proposito dell'incidente della Saipem di cui si è parlato, il problema che si trovò di fronte il governo maltese fu che le motovedette – che come è noto erano comandate da sottufficiali libici – si rifiutavano di uscire in mare aperto per contrastare la minaccia libica. Direi che a seguito di quell'evento il presidente del consiglio Mintoff con un decreto decise la espulsione dalla sera alla mattina di tutti i consiglieri libici che inquadravano la guardia nazionale, la Marina e gli elicotteri a disposizione della difesa maltese. Non c'è dubbio che quello era un momento delicato dei nostri, non dal punto di vista esterno perché sul piano del rapporto con l'opinione pubblica non vi era nessun fatto evidente, ma comunque vi era un certo tipo di tensione. Lei ricorderà che ad esempio la Francia che doveva associarsi a noi in questa garanzia – avendo già un contenzioso aperto – preferì all'ultimo ritirarsi, lasciando sola l'Italia nella offerta della garanzia che in un primo tempo avrebbe dovuto essere europea e nordafricana».

CAPITOLO V

IL QUADRO POLITICO INTERNAZIONALE

«Tutte le persone che hanno lasciato la Libia devono rientrare entro il 10 giugno prossimo. Se i profughi non obbediranno, dovranno essere inevitabilmente liquidati ovunque essi siano»

[Colonnello Mohammed Gheddafi, ultimatum lanciato durante la visita all'Accademia militare di Tripoli del 27 aprile 1980]

«Ho dei dati che riguardano i rapporti tra la Libia e gli Stati Uniti. Il 2 dicembre 1979, l'ambasciata statunitense in Libia viene data alle fiamme da gruppi di dimostranti. Il 6 febbraio 1980, Washington decide la cessazione di fatto dell'attività della sua ambasciata in Libia. Nell'aprile del 1980, gli Stati Uniti espellono alcuni diplomatici libici accusati di intimidazione nei confronti di studenti statunitensi. Il 6 maggio 1980, la Libia chiude la sua ambasciata a Washington. Il 19 agosto 1981, aerei *Tom Cat* abbattano due aerei dell'aviazione libica»

[Amm. Fulvio Martini ex direttore del Sismi - audizione del 20 giugno 1990, 54ª seduta della Commissione stragi-X legislatura]

1. *La crisi Usa-Urss*

Lo scenario internazionale nel quale si muove l'Italia, nel 1980, è a dir poco incandescente. Sul fronte della contrapposizione tra due blocchi si registra, proprio all'inizio dell'anno, una nuova grave crisi dei rapporti diplomatici tra Stati Uniti e Unione Sovietica: il 4 gennaio, infatti, il presidente americano Jimmy Carter annuncia severe sanzioni nei confronti dell'URSS come protesta contro l'intervento militare deciso da Leonid Breznev in Afghanistan (l'invasione delle armate sovietiche era scattata il 27 dicembre 1979, per sostenere il governo di Babrak Karmal). In seguito a questo clima di forti tensioni, gli Stati Uniti fanno scattare un duro embargo sui cereali. L'amministrazione Carter decise inoltre di boicottare le Olimpiadi di Mosca.

2. *Dalla fuga dello Scià di Persia alla guerra Iran-Iraq*

Anche l'area del Golfo Persico è teatro di fortissime tensioni. Nell'estate scoppia la guerra Iran-Iraq. Questi gli antefatti. Il 16 luglio 1979,

Saddam Hussein, *leader* del partito Baath, prende il potere spodestando Ahmed Hassan. Il 16 gennaio 1979, lo Scià di Persia, Muhammad Riza Pahlawi lascia l'Iran, dopo una spirale di violenze durata un anno. Nel contempo dà incarico a Chahpour Bakhtiar di formare un nuovo governo, nell'intento di prevenire l'insurrezione popolare incitata più volte dal vecchio patriarca sciita l'ayatollah Khomeini, capo spirituale e politico della rivoluzione islamica in esilio da 15 anni. Il 1° febbraio rientra in patria Khomeini e viene acclamato al grido di «Dio-Corano».

Il 2 aprile viene proclamata la Repubblica islamica dell'Iran. Parallelamente inizia una durissima politica antiamericana che sfocerà – il 4 novembre del 1979 – con l'assalto dell'ambasciata americana a Teheran da parte di un gruppo di studenti che terrà in ostaggio il personale diplomatico americano per oltre un anno. L'ondata antiamericana dilaga per tutto il mondo arabo, tant'è che – il 1° dicembre dello stesso anno – l'ambasciata USA di Tripoli (Libia) viene anch'essa assaltata e devastata da gruppi di fanatici. Il 27 agosto, intanto, l'ayatollah Khomeini ordina alla Guardia della Rivoluzione di eliminare – a Saqqez – i ribelli curdi, divenuti un problema per il nuovo regime iraniano.

Su un altro versante caldo, quello Medio Orientale, il 27 marzo 1979 (24 ore dopo la firma della pace tra Egitto e Israele a Washington), la conferenza araba – riunita a Bagdad – rompe i rapporti diplomatici e decide l'adozione di sanzioni economiche contro l'Egitto, accusato di essere troppo morbido nei confronti di Israele. Il 25 gennaio 1980, in Iran, mentre tutto il potere si concentra nelle mani di Khomeini, viene eletto presidente della Repubblica Abal Hassan Sadre, il quale – il 19 febbraio – diverrà anche il comandante in capo delle Forze Armate. Da questo momento, inizia a salire la tensione tra Bagdad e Teheran. Khomeini lancia un appello all'esercito iracheno per deporre Saddam Hussein.

Il 9 aprile 1980, inizia una serie di scontri al confine nella zona di Qasr-e-Shirin. A luglio, intanto, in Iran fallisce nel terrore il colpo di Stato dei militari inquadrati nelle Forze Armate Imperiali Iraniane: saranno centinaia gli ufficiali arrestati e passati per le armi nella purga che seguì il tentato *putsch*. Il 5 agosto, alla vigilia dell'attacco, Saddam Hussein si reca in viaggio ufficiale in Arabia Saudita: sarà la prima visita ufficiale di un capo di Stato iracheno dal 1958. Il 10 settembre scoppia una seconda ondata di scontri sulle linee di confine. Il 17, il governo di Bagdad denuncia il Trattato di Algeri. Il 20 inizia la mobilitazione dell'esercito e il 22 settembre scatta l'invasione militare irachena dell'Iran. Sei giorni dopo, le Nazioni Unite chiedono un immediato «cessate il fuoco» in tutta la zona. Ma l'appello resta lettera morta. Il 30 dello stesso mese, gli Stati Uniti inviano quattro aerei AWACS (*Airborne Warning and Control System*) all'Arabia Saudita. I principali obiettivi strategico-militari, perseguiti da ambo le parti, sono concentrati nelle zone petrolifere intorno a Basra, nell'area del Golfo. Agli inizi di ottobre, si registrano violenti scontri per il controllo militare della zona di Abadan-Khorramshar. Il 13 dello stesso mese, Khorramshar cade in mano irachena.

Il 25 dicembre, fonti irachene annunciano l'invasione dell'Iran in Kurdistan, vicino Panjwin. «Con la vicenda degli ostaggi di Teheran – scrivono Gentiloni, Spampinato e Spataro in *Missili e Mafia* per inquadrare la spinosa questione dell'installazione dei 112 missili nucleari *Cruise* a Comiso, in Sicilia – o meglio con la cacciata dello Scià e, poco dopo, l'invasione sovietica dell'Afghanistan, questo ciclo si chiude. La politica della forza, che diventerà il tratto distintivo della presidenza Reagan, era in realtà già stata teorizzata nel noto discorso del 23 gennaio 1980 da Jimmy Carter, riferendosi alle tensioni del Golfo Persico: "Il tentativo fatto da una potenza esterna di assumere il controllo della regione del Golfo Persico sarebbe considerato come un attacco diretto agli interessi vitali degli Stati Uniti. Esso sarà respinto utilizzando tutti i mezzi necessari, compresa la forza militare". Da questo momento prende il via una nuova strategia americana, basata sul potenziamento delle forze nucleari a medio raggio in Europa, sulle prime teorizzazioni di un conflitto atomico limitato, sulla nuova dottrina della guerra convenzionale (*Air land battle*) e sulla proiezione a lunga distanza della forza militare. Il bersaglio principale di questa proiezione è naturalmente costituito dalle aree del Mediterraneo e del Golfo. La strategia reganiana rivolta al Mediterraneo si articola in tre direzioni principali: gli accordi di cooperazione strategica con Israele, la costituzione della *Rapid deployment force* (RDF) e il potenziamento del cosiddetto fianco sud della Nato e, innanzitutto, del ruolo dell'Italia». Sembra che sia proprio questo il contesto in cui andrebbe inquadrato il cosiddetto *Quinto Scenario* (dal titolo di un libro scritto dal giornalista Claudio Gatti il quale arrivò a questa conclusione dopo aver escluso gli altri quattro scenari: 1. *italiano*, 2. *francese*, 3. *americano* e 4. *ibico*): e cioè, l'abbattimento per errore del DC9 Itavia con uno o più missili lanciati da due caccia israeliani intervenuti per «bloccare» una spedizione di uranio (fornito dall'Italia tramite il CNEN e spedito dalla Francia) destinato all'arsenale di armi atomiche di Saddam Hussein. A parte la totale sterilità delle evidenze fornite a suffragio dell'ipotesi di abbattimento dell'aereo di linea per mezzo di missile ⁽¹⁾ e nonostante l'inconsistenza delle prove portate a sostegno di tale ricostruzione, la magistratura è stata costretta comunque ad un lungo ed articolato lavoro di verifica di quest'ultima ipotesi di scenario. Risultato? Un nulla di fatto.

Comunque, l'aggravarsi della situazione politica nell'area del Golfo Persico ed il conseguente coinvolgimento indiretto dei Paesi Occidentali (USA, Inghilterra, Germania, Francia e Italia) ed Orientali (URSS, Polonia, Cina e Corea del Nord) interessati al traffico delle armi con l'Iran e con l'Iraq, determinarono – fin da prima dell'estate – un generale aumento del clima di tensione anche nell'area del bacino del Mediterraneo. Le ripercussioni del conflitto Iran-Iraq si fanno sentire anche in Italia, visti i suoi rapporti di collaborazione con il regime di Bagdad.

Tanto per fare un esempio, il giudice istruttore Rosario Priore, nel corso delle indagini sulla cosiddetta «pista libica», ha trovato nella sede della Scuola di Volo Basico presso l'aeroporto militare di Galatina (in provincia di Lecce) una serie di cartelle così intestate: «G50-9 – 1° Corso

APAI, Allievi Piloti dell'Aeronautica dell'Iraq - 2° Corso APAI, Allievi Piloti Aeronautica Iraq», e così via. Come si vede, il governo italiano, a più riprese, fin da prima della guerra intratteneva - attraverso il Ministero degli esteri e della difesa - una complessa serie di relazioni e contatti riservati di carattere militare e commerciale con l'Iraq, proprio mentre a Teheran si sta preparando la cacciata dello Scià e il ritorno di Khomeini.

3. La Libia

Quando precipita il DC9 Itavia, i rapporti tra Italia e Libia sono molto tesi. Ottenuta l'indipendenza il 24 dicembre 1951, la Libia rappresenta uno degli aghi della bilancia non solo dello scacchiere Nord Africano. Scrive Virgilio Ilari: «A seguito della decisione dell'ottuagenario re Idris di Libia, comunicata al governo libico il 4 agosto 1969 mentre si trova in vacanza in Turchia, di abdicare al più presto a favore del principe ereditario, i membri della grandi famiglie libiche decidono di preparare in segreto una diversa e a loro più conveniente evoluzione politica.

La regia del complotto è assunta da Abdulaziz el-Sheli, uomo di fiducia del re. Gli ultimi particolari del colpo di Stato vengono definiti in Italia, in un incontro presso la stazione termale di Abano Terme, dove vengono assegnati i più importanti incarichi del futuro governo. Il 28 agosto 1969 Sala Bouissir, che diventerà ministro degli Esteri, si sposta a Roma per prendere possesso dell'ambasciata libica in caso di successo del *golpe*. L'*Operazione Gerusalemme* - gestita dai militari, la cui azione degli «ufficiali unionisti liberi» è capeggiata dal capitano Mohammed (Moamar) el Gheddafi (Kadhafi) - andrà in porto e il 1° settembre 1969 verrà proclamata la Repubblica socialista araba di Libia.

Gheddafi, uscito vincitore dal *putsch*, verrà promosso colonnello dai congiurati e di lì a poco prenderà in mano le redini del potere. Negli undici anni che seguono il colpo di Stato del 1969, il regime di Tripoli, dopo una serie di alleanze a breve termine e scontri con molti Stati confinanti (soprattutto con l'Egitto di Sadat, il quale prima lo accuserà di essere il mandante di una serie di attentati e nel 1977 darà ordine all'esercito di invadere la Libia), si scava un suo ruolo all'interno della confederazione araba.

La nuova politica imposta da Gheddafi è caratterizzata da un nazionalismo intransigente e da una strenua difesa del panarabismo e degli insegnamenti coranici. Nel 1970, il Colonnello riesce ad imporre agli Stati Uniti lo sgombero della base di Wheelus Field ⁽²⁾ e nel giro di pochi mesi otterrà non solo la nazionalizzazione delle compagnie petrolifere (fra cui la BP, *British Petroleum*), ma anche l'esproprio dei beni della comunità italiana. Proprio a cavallo tra il 1969 e il 1970, molti italiani residenti in Libia saranno costretti a far ritorno in madre patria.

Nel 1974, Gheddafi tenta di ottenere una sorta di «fusione» con la Tunisia, ma l'accordo fallì per iniziativa del presidente Bourghiba. Gheddafi, nato nel 1942 da una famiglia appartenente alla Kadhafiya, un'im-

portante tribù originaria del Fezzan poi trasferitasi nella zona del golfo della Sirte, venne addestrato in Italia e completò poi gli studi militari in Inghilterra, a Sandhurst, da dove uscì col brevetto di capitano dell'arma delle trasmissioni. Fin da ragazzo ebbe come idolo l'egiziano Gamal Abdel Nasser. Il suo sogno è sempre stato quello di vestire i panni dell'eroe dell'unità del mondo arabo. La sua ossessione, il suo incubo: Israele.

Quando, il 21 febbraio 1973, l'aviazione israeliana abbatte un Boeing 727 noleggiato dalla compagnia di bandiera libica (l'aereo, allontanatosi dalla rotta, aveva sorvolato un settore del Sinai occupato dall'esercito con la stella a sei punte: morirono 108 persone), gli osservatori internazionali pensarono al peggio. Il giorno seguente, Gheddafi parlò di vendette e ritorsioni, appellandosi alla collera di un popolo in lutto. Ma il richiamo alla «guerra santa» contro Israele non sortì effetti concreti sul piano pratico. Gli arruolamenti nell'esercito furono pochissimi e coloro che decisero di intraprendere la carriera militare non rappresentavano certo la prima scelta.

Fu lo stesso Gheddafi a lamentarsi di questa situazione - l'8 maggio 1973 - durante una visita all'Università di Tripoli, quando confessò pubblicamente che per i nuovi *Mirages*, acquistati per l'aviazione militare, non c'erano piloti. Stesso problema per i ranghi della Marina. Fu proprio in quel periodo che il regime di Tripoli, visti gli scarsi risultati ottenuti nell'ambito dei programmi di potenziamento dell'esercito, decise di «avvalersi» del supporto di mercenari ed istruttori militari di altri Paesi.

L'Italia entrerà in questa partita a pieno titolo, ma sempre da una posizione falsamente defilata. Secondo l'agenzia *OP* di Mino Pecorelli - del 19 settembre 1973 - nella notte tra il 14 e il 15 agosto salpa dall'Italia un traghetto di linea diretto in Libia carico di 51 trasporto-truppe cingolati (M113) e semoventi M109 (Oto Melara su licenza americana). Sempre *OP*, segnalerà altre forniture militari per il regime di Tripoli fra cui: artiglieria per navi Oto Melara, elicotteri Agusta e aerei Fiat G91 e G222. La notizia trova conferma in un *memorandum* del SISMI - risalente al 1980 - trasmesso il 3 giugno 1986 alla Procura di Roma su richiesta dell'allora sostituto procuratore Domenico Sica, il quale in quel periodo era impegnato in un'inchiesta «sulla cessione di armi e munizioni alla Libia». Il documento del SISMI è stato poi sequestrato presso l'archivio del servizio di sicurezza militare a Forte Braschi dal giudice istruttore di Venezia, Carlo Mastelloni, nell'ambito dell'inchiesta sul DC 3 *Dakota*, in codice Argo 16, utilizzato dal SID e precipitato il 26 novembre 1973 nei pressi di Marghera.

Su l'*Unità* del 9 dicembre 1976 si legge dell'acquisto del 9,1 per cento delle azioni della Fiat di Gianni Agnelli e Cesare Romiti. Alla transazione partecipò anche l'Unione Sovietica, interessata alla riuscita dell'accordo stipulato con il governo italiano per la costruzione di una fabbrica di auto (con tecnologia Fiat) a Togliattigrad. Secondo l'organo ufficiale di Botteghe Oscure, l'accordo per la stipula del contratto da 415 milioni di dollari venne raggiunto a Mosca tra il presidente della Fiat Agnelli, il ministro sovietico dell'industria Komarov e un rappresentante

del governo di Tripoli. Una volta azionista dell'industria più importante e influente del Paese, il colonnello Gheddafi è pronto per mettere piede nel delicato settore dell'industria bellica nazionale. Dalla sua posizione di quarto fornitore di petrolio dell'Italia, la Libia inizia ad ordinare aerei, armi, carri armati, navi, radar e cannoni. Vengono così costituite società *ad hoc* per organizzare l'addestramento del personale militare libico ⁽³⁾.

Una conferma di carattere istituzionale all'esistenza di questi rapporti sotterranei tra Italia e Libia è stata fornita dal generale Zeno Tascio, all'epoca responsabile del 2° Reparto SIOS, il servizio informazioni operative e situazione dell'Aeronautica. Tascio, durante la sua seconda audizione di fronte a questa Commissione nel corso della X legislatura (33^a seduta), ha dichiarato che tra le varie attività informative del suo ufficio c'era proprio quella di monitorare e controllare i movimenti dei piloti *ex* militari che erano impegnati in attività di addestramento dei piloti libici. «Essendo la Libia un Paese di interesse, ancorché non facente parte di quelli che rappresentavano una minaccia - ha aggiunto Tascio - è un Paese su cui è rivolta la nostra attenzione. Se una società italiana svolge addestramento per la Libia e i nostri piloti vanno, noi siamo competenti». La maggior parte dei piloti civili - ha spiegato l'*ex* capo del SIOS - erano di provenienza militare: «La società Siai Marchetti aveva venduto dei velivoli (non so quanti) ed anche la società Aeritalia aveva venduto degli apparecchi. Avendo venduto aeroplani, nel contratto era prevista anche la fornitura dell'addestramento: chi vende aeroplani in generale vende anche addestramento».

Alla fine degli anni Settanta, società libiche hanno precisi interessi (sotto la copertura di settori come quello immobiliare e turistico) nelle isole di Ustica, Pantelleria, Favignana, Lampedusa e Sicilia. Il volume degli scambi commerciali, in quel periodo, raggiunge il record di mille miliardi di lire. Delegati a trattare con Tripoli per questo tipo di affari sono, come sempre, i servizi d'*intelligence*. Una delle pedine più importanti in questa delicata partita era Omar Yehia, facoltoso uomo d'affari libico, esule da anni in Italia e sotto la copertura del SID per conto del nostro Governo. Yehia venne più volte utilizzato dai vertici del servizio di sicurezza militare per collocare sul mercato libico armi provenienti dall'industria italiana. Ad una riunione d'affari nell'ufficio di via Massimo a Roma di questo mediatore libico, oltre agli agenti di Forte Braschi e i rappresentanti dell'Oto-Melara, sembra abbia partecipato anche Giulio Andreotti. Omar Yehia, tanto per avere un'idea di quanto estesa fosse la sua influenza, veniva ricevuto di persona dal generale Giuseppe Santovito nel suo ufficio a Palazzo Baracchini.

Non solo. Giovanni Battista Minerva, uno degli uomini più potenti del SIFAR e quindi del SID, per anni a capo di tutta l'amministrazione (sia ordinaria che riservata) del servizio di sicurezza militare, si trovò a gestire - per ordine del generale Vito Miceli - l'intricata matassa dei rapporti con la Libia. Una volta uscito dal SID, anche per volontà del nuovo direttore, ammiraglio Mario Casardi, il quale non gli rinnovò l'incarico, Minerva si ritrovò come braccio destro del finanziere libico Yehia, in qua-

lità di consulente. In una cartellina rossa sequestrata a casa dell'ex direttore amministrativo del SID dal giudice Mastelloni sono stati rinvenuti vari atti (che coprono un lasso di tempo che va dal dicembre 1977 al giugno del 1980) riguardanti una serie di compravendite di immobili tramite una società (la *Faraj Establishment* con sede a Vaduz in Liechtenstein) presso la quale Minerva svolgeva il suo incarico di procuratore speciale.

E così, mentre le diplomazie occidentali si arrovellano davanti all'osso agitato da Gheddafi, le autorità italiane si legano a doppio filo al regime del Colonnello. La parola «prudenza» diventa un *leitmotiv* negli ambienti governativi ogni qual volta si accenna al *caso Libia*. Nel contempo, le autorità libiche iniziano a foraggiare, addestrare e controllare una serie di gruppi terroristici operanti in Europa, fra cui l'Ira, l'Eta, la banda Baader-Meinhof e le Brigate rosse.

Il regime di Tripoli avrà inoltre un ruolo centrale nelle vicende che porteranno al rovesciamento dello Scià di Persia: saranno più di 2.000 infatti i dissidenti iraniani portati dal FPLP (Fronte popolare liberazione della Palestina) di George Habbash nei campi di addestramento paramilitari in Libia e in Siria. Tuttavia, i rapporti con il regime di Khomeini diverranno tesissimi in seguito alla scomparsa – avvenuta alla fine dell'agosto del 1978 – dell'iman Moussa Sadr⁽⁴⁾, capo spirituale degli sciiti libanesi. L'ayatollah accuserà pubblicamente il presidente della *Giamahiriah* libica di averlo prima rapito e poi assassinato.

Come si vedrà, questo fatto condizionerà pesantemente anche i rapporti di diplomazia parallela tra la Libia e l'Italia. Sul *black book* degli Stati Uniti fin dal 1970, il regime di Gheddafi, nonostante una fitta rete di rapporti economico-militari con il Patto di Varsavia, rivolge le sue attenzioni verso l'Occidente soprattutto intessendo una serie di contraddittori rapporti riservati con l'Italia: Paese da sempre condizionato dalla politica petrolifera e dal desiderio di controbilanciare una politica filo-israeliana (di ispirazione americana) con una politica filo-araba (di matrice più sud europea). «Esistevano rapporti molto importanti – ha spiegato il generale Tascio – perché, che io sappia, acquistavamo molto petrolio libico, fino al 12 per cento del fabbisogno nazionale. Quindi c'era un interscambio nella bilancia dei pagamenti che veniva parzialmente coperto con forniture di questo tipo». Qualcuno ha sintetizzato questa situazione in una felice battuta: *moglie americana, amante libica*. Tornando al giallo della scomparsa dell'iman Moussa Sadr, le autorità libiche – fin dall'inizio – hanno cercato di accreditare la tesi secondo la quale il religioso sciita sarebbe sparito poco dopo il suo arrivo a Roma. Questa vicenda, all'interno degli ambienti servizi segreti militari (sia libici che italiani), sarà conosciuta sotto l'anonima definizione: *il noto caso*.

4. *Gli esuli libici e l'ultimatum di Gheddafi*

Sempre in quel *report* del direttore del SISMI⁽⁵⁾ – datato 6 giugno 1980 e indirizzato al presidente del Consiglio dell'epoca, Francesco Cos-

signa, già citato in precedenza – si rende noto che «il compito principale dei Servizi Speciali è quello della individuazione e ricerca dei dissidenti libici all'estero, invitarli a rientrare in Patria o eliminarli fisicamente in caso di rifiuto».

In questo documento si apprende inoltre che i contatti tra il servizio segreto militare italiano e quello libico si sono intensificati – su impulso del Governo – proprio a cavallo tra il 1979 e il 1980, in relazione all'arresto dei pescatori italiani da parte delle autorità di Tripoli, alla vicenda della sparizione dell'iman sciita Moussa Sadr e alla controversa questione dei dissidenti libici esuli in Italia.

In un appunto datato 10 maggio 1980, ma proveniente dall'ufficio di Gabinetto dell'allora ministro dell'interno Virginio Rognoni – ritrovato sempre nel corso dell'inchiesta sul disastro di Ustica – si apprende che l'isola di Malta risulta da più parti come una delle più importanti basi di appoggio utilizzate dalla Libia per lo smistamento internazionale del terrorismo. Secondo un rapporto compilato dal diplomatico inglese Norman Kirkham (pubblicato all'epoca dal «*Sunday Telegraph*») molti agenti libici, camuffati da studenti, si sarebbero infiltrati in Gran Bretagna e in altri Paesi europei «per eliminare libici ivi residenti che si oppongono al regime di Gheddafi». E Malta venne chiamata in causa come base di smistamento di queste operazioni di killeraggio.

Il 27 aprile 1980, nel corso di un discorso tenuto durante una visita all'Accademia militare di Tripoli, Gheddafi afferma: «Tutte le persone che hanno lasciato la Libia devono rientrare entro il 10 giugno prossimo. Se i profughi non obbediranno, dovranno essere inevitabilmente liquidati ovunque essi siano». *L'ultimatum* intimato dal Colonnello riguarda anche gli esuli residenti in Italia.

Il 18 maggio, in TV, Gheddafi ritorna sull'argomento: «Se ho lanciato un avvertimento agli oppositori è perché non posso garantire la loro sicurezza finché soggiornano all'estero». Quella degli oppositori libici nel mirino del regime di Tripoli è una delle questioni che più impegnano e preoccupano i Governi guidati da Francesco Cossiga.

In un altro appunto, datato 17 maggio 1980 e proveniente sempre dall'ufficio di Gabinetto del Ministero dell'interno, si viene a sapere che il Consiglio Rivoluzionario Libico avrebbe inviato a La Valletta (Malta) circa mille studenti membri della «milizia popolare». «Fra questi vi sarebbero anche elementi tunisini, egiziani e palestinesi militanti nella Legione Straniera Libica».

Quel contingente – sempre stando alle fonti del Viminale – doveva essere impiegato per la campagna di omicidi («già in atto») contro gli oppositori al regime residenti all'estero. «Unità della Marina militare libica – conclude la nota – stazionerebbero al largo dell'isola di Malta anche allo scopo di catturare pescherecci italiani i cui equipaggi potrebbero poi servire come ostaggi da scambiare con eventuali libici arrestati nel corso delle operazioni».

È chiaro, a questo punto, che la questione del sequestro dei pescherecci italiani (per lo più di Mazara del Vallo), che si stava trascinando da

più di un anno, è il frutto di quel braccio di ferro che Gheddafi intraprende con le autorità italiane sulla scottante questione degli oppositori libici rifugiati in Italia. Il nostro Governo, infatti, nell'autunno del 1979, attraverso la missione del generale Roberto Jucci, aveva preso una serie di accordi con il regime di Tripoli. Una delle clausole imposte dagli uomini di Gheddafi all'emissario del Governo italiano, per sbrogliare quell'intricata matassa ed ottenere così una rapida liberazione degli equipaggi dei pescherecci in stato di arresto, era la consegna da parte dei servizi segreti italiani della lista con i recapiti e gli indirizzi dei dissidenti libici rifugiati nel nostro territorio.

Questo era, in sostanza, uno dei pilastri dell'accordo raggiunto - nell'ottobre del 1979 - dal generale Roberto Jucci, con i rappresentanti del governo libico. C'è da aggiungere infine che l'8 luglio 1980, pochi giorni dopo la strage del DC9, proprio mentre si stanno definendo i termini degli accordi di cooperazione economica-militare con l'Italia, a Malta viene fatta esplodere una bomba davanti alla principale agenzia della *Lybian Air Lines*.

«Non si esclude l'ipotesi - sottolineava profeticamente una nota del SISMI del 16 luglio 1980 - di un attentato ad opera della dissidenza libica, che potrebbe costituire prodromo di analoghe azioni contro l'Italia». Sedici giorni dopo, una valigia piena di esplosivo fa saltare in aria la stazione di Bologna.

5. La missione Jucci

Il generale di brigata Roberto Jucci ⁽⁶⁾, come abbiamo detto, su incarico del presidente del Consiglio Francesco Cossiga e d'accordo col ministro della difesa Attilio Ruffini, viene inviato in missione in Libia - dal 17 al 22 ottobre 1979 - per trovare una soluzione alle tre questioni rimaste aperte con il governo di Tripoli. In quei sei giorni di incontri, colloqui e trattative, soprattutto col direttore dei Servizi Informativi libici Yunis Belgassem, Jucci riuscì a trovare una serie di punti d'intesa.

Una delle prime richieste avanzate dagli uomini di Gheddafi fu la «collaborazione» da parte del Governo italiano per «avvicinare» e «controllare» i cittadini libici renitenti alla leva residenti in Italia, e di «conoscere il luogo» dove veniva stampato «il noto giornale della dissidenza e i nomi dei promotori». Il nome della testata era *Saut Libia* secondo Mousa Salem El Haji, responsabile per il nostro Paese del Servizio Informazioni libico - il periodico, stampato a Londra, veniva introdotto in Italia nascosto in valigie diplomatiche tunisine e distribuito clandestinamente con la compiacenza delle autorità italiane.

Per il generale Jucci la missione fu un successo: «Ritengo che la mia missione in Libia - si legge nella sua relazione destinata allo Stato Maggiore dell'Esercito - abbia avuto pieno successo per il mio Paese. Tutto quello da me richiesto è stato ottenuto. I marittimi sono stati graziati e praticamente tutti saranno inviati in Italia. La nostra penetrazione econo-

mica in Libia già notevole per il 1979 le importazioni italiane dalla Libia (greggio) ammontano a 1.455 miliardi di lire, le esportazioni verso la Libia saranno pari a circa 1.106 miliardi di lire, mentre il valore delle commesse industriali acquisite da compagnie italiane raggiunge i 1.300 miliardi, con un saldo attivo per l'Italia di 1.300 miliardi di lire. È da considerare inoltre che l'ENI, come sua parte in base all'accordo stipulato il 29 settembre 1972, acquisisce greggio per migliaia di miliardi annui, potrà essere decisamente potenziata. Per almeno un anno, in relazione al *noto caso* l'iniziativa è dalla nostra parte. Tralasciando i problemi di sicurezza e di controllo connessi con la presenza di libici in Italia, devoluti al direttore del SISMI, rimangono a mio carico: 1) - l'addivenire ad una adeguata soluzione del *noto caso*. 2) - il mantenimento dei contatti diretti, tramite i tre ufficiali del Consiglio della Rivoluzione, con il presidente Gheddafi».

Sul *noto caso*, gli accordi erano che quanto prima due rappresentanti libici sarebbero arrivati in Italia per consegnare una serie di documenti e testimonianze «avvaloranti» la tesi della scomparsa dell'Iman in Italia. Jucci avrebbe, da parte sua, provveduto a trovare un buon avvocato penalista per presentare alla Procura della Repubblica di Roma l'istanza di riapertura delle indagini. I rappresentanti libici, Jucci e l'avvocato avrebbero, «congiuntamente», esaminato le carte prima di consegnarle ai magistrati. Essendo la materia piuttosto scottante, Jucci inoltre chiese di poter utilizzare un appartamento di copertura dei servizi di sicurezza dove poter organizzare gli incontri con gli emissari di Gheddafi.

a) «I libici chiesero una commissione bilaterale»

Interrogato nell'aprile del 1997 dal giudice istruttore Rosario Priore, il generale Jucci ha rievocato così i suoi rapporti con Cossiga: «Ricordo la missione che effettuai nel 1979 in Libia per la soluzione della questione del sequestro dei pescherecci italiani e dell'arresto dei relativi equipaggi. Ricevetti l'incarico dall'allora presidente del Consiglio, onorevole Cossiga. Ricordo che avendo collaborato con Cossiga, come ministro dell'Interno, al tempo del sequestro Moro per la costituzione di uno speciale gruppo di teste di cuoio che traemmo dal Col Moschin e addestrammo allo specifico intervento; chiesi più volte di poter essere esonerato da quell'incarico, perché ritenevo che il compito potesse essere meglio assolto dai Servizi. Io all'epoca ero generale di brigata del SIOS Esercito. Il presidente Cossiga mi disse che tutti i tentativi erano stati fatti ed erano andati a vuoto e che quindi mi pregava di accettare l'incarico. Chiesi al presidente del Consiglio quindi di svolgerlo come rappresentante straordinario del Governo. In tal senso fui incaricato da Cossiga e tramite l'ambasciatore italiano in Libia, Conte Marotta, in tal veste fui accreditato presso le autorità libiche».

In merito al *noto caso*, ha aggiunto: «I libici annettevano un interesse notevole alla vicenda della sparizione dell'iman, giacché la scomparsa di una figura così carismatica per gli sciiti e che godeva di diritto di ospita-

lità presso il Governo libico, danneggiava enormemente l'immagine della Libia in tutto il mondo arabo. I libici tendevano a far prevalere la tesi che l'Iman fosse partito dalla Libia e che la scomparsa era avvenuta al di fuori del territorio libico. Chiesero inizialmente la costituzione di una commissione bilaterale [la stessa cosa accadde quando precipitò - il 18 luglio 1980 - sulle montagne della Sila un Mig 23 dell'aviazione libica, *nda*]. A questa richiesta ho risposto che le leggi italiane non lo consentivano e che in Italia l'unica deputata era la magistratura. I miei suggerimenti alla parte libica sulla vicenda furono quelli di nominare un valido avvocato italiano e di portare testimonianze di persone al di sopra di ogni sospetto, non libiche».

b) L'elenco nominativo di 23 dissidenti libici

Al rientro dal suo viaggio a Tripoli, il generale Jucci incontrò il presidente del Consiglio Francesco Cossiga e il ministro degli Esteri Franco Maria Malfatti per informarli sull'esito della missione: «Ritengo di aver detto a Cossiga ed anche a Malfatti che i libici non avevano prove certe che l'Iman fosse giunto in Italia, almeno al momento, ma che comunque era opportuno dare prova di buona volontà, sollecitando accertamenti al riguardo. Cossiga era conscio della delicatezza della vicenda e ritengo che abbia svolto azioni per imprimere agli accertamenti una dovuta importanza, dando così l'impressione alla controparte della nostra buona volontà, ma sempre in termini consentiti dalla legge».

Il referente all'interno della magistratura al quale veniva chiesto dalle autorità di governo di «imprimere» nuovi accertamenti sulla sparizione dell'Iman Moussa Sadr era il procuratore generale presso la Corte d'appello, Pietro Pascalino. Jucci, inoltre, nei primi anni Settanta, risulta aver ricoperto un ruolo molto importante nelle concessioni del nostro Paese a fornire aiuti militari alla Libia in cambio di provviste petrolifere a prezzi vantaggiosi.

Comunque, tre mesi e mezzo dopo il ritorno del generale Jucci dalla sua missione a Tripoli, la segreteria particolare del direttore del SISMI consegnava - il 14 febbraio 1980 - al rappresentante del Servizio Informazioni libico in Italia, Mousa Salem El Haji, «un elenco nominativo di 23 dissidenti libici» dei quali il regime di Gheddafi «aveva chiesto di conoscere il recapito». In quella occasione, venne fornito inoltre ai funzionari della *Giamahiriah* un «altro elenco, suddiviso in tre punti, con il quale vengono date generiche notizie solo su taluni libici attualmente residenti all'estero».

Da quel giorno, scatta in tutta Italia una vasta operazione di eliminazione fisica dei dissidenti libici, condannati a morte dai Tribunali del Popolo di Tripoli. Le «esecuzioni» vennero affidate a delle squadre di *killer* professionisti, addestrate ed inviate appositamente in Italia dai Servizi Speciali libici.

6. *L'eliminazione degli esuli libici in Italia*

Il primo attentato avviene a Roma. La prima vittima delle vendette del regime gheddafiano è Salem Rteimi, assassinato il 20 febbraio 1980. Il 22 aprile, viene arrestato con l'accusa di favoreggiamento Mohamed Marghani, rappresentante delle linee aeree libiche a Milano. Le autorità libiche - secondo il SISMI - proposero addirittura uno scambio tra Marghani e il nostro connazionale Franco Corsi, capo scalo dell'Alitalia a Tripoli, arrestato il 26 aprile di quell'anno con l'accusa di «spionaggio».

Il secondo della lista è Mohamed El Rteimi, 40 anni, amministratore di una società di *import-export* con sede a Roma, nonché socio di un ristorante di Grottaferrata. «Già titolare di impresa edile di rilievo in Libia - annota il giudice Rosario Priore, in qualità di collaboratore della Commissione stragi - era stato espropriato dal regime di ogni suo bene nel 1978. Aveva più volte espresso timori per la sua vita, in quanto indicato dalle autorità libiche nemico del regime». Venne ritrovato morto avvelenato - il 21 marzo 1980 - nel bagagliaio della sua autovettura in viale Castro Pretorio a Roma.

Il 19 aprile, Aref Abdul Gialil, 50 anni, viene freddato a revolverate al *Café de Paris*, sempre a Roma. Una pattuglia della polizia riesce comunque ad arrestare il *killer*. È un libico di 23 anni, identificato in Yousuf Uhida. Con sé aveva una pistola Beretta 7,65, modello 1915. L'attentatore dirà di appartenere ad una organizzazione filo governativa e confessava di essere venuto in Italia per uccidere un «nemico del popolo».

Il 10 maggio, sempre a Roma, viene ucciso a colpi di pistola all'interno dell'albergo Torino di via Principe Amedeo, Abdul El Khazemi di 33 anni, commerciante di abbigliamento. Nel corso delle indagini veniva arrestato il cugino, Abdul El Khazem Mohamed Fathi, 40 anni, con l'accusa di favoreggiamento.

Dieci giorni dopo, il 20 maggio, viene trovato il cadavere di Mohamed Boujar Fuad Ben Ahrami, 55 anni, nella pensione Max di via Nazionale a Roma. La vittima presentava numerose ferite da taglio. Al collo aveva appeso un messaggio scritto in lingua araba: «Il nome di Dio è grande e il 1° settembre esiste. Fuggire dal Paese non serve a nulla, perché i Comitati Popolari sono ovunque. Viva il 1° settembre e i Comitati Rivoluzionari libici in Roma. Il Boujar Mohamed Fuad e suo figlio Abdurahman sono nemici del popolo ed hanno anche ottenuto il passaporto tunisino falso».

Il giorno seguente, viene ferito a colpi di pistola Mohamed Fezzani Salem, 55 anni, all'uscita del ristorante che gestisce a Roma. L'attentatore, in possesso di un passaporto intestato a Belgassem Mansur Mezarwi, nato a Tripoli nel 1955, verrà arrestato poco dopo l'agguato. Agli investigatori dirà di essere stato incaricato di uccidere Fezzani «nemico del popolo libico».

L'11 giugno, viene ferito a pistolettate, nella sua abitazione a Roma, Mohamed Saad Bygte, 33 anni, dal suo conoscente connazionale Abdul

Naby Siatti, che verrà arrestato poco dopo. Lo stesso giorno, a Milano, viene assassinato Azzedin Lhaderi, 56 anni, noto dissidente (vedi nota n. 5) all'interno dell'ufficio telefonico della stazione ferroviaria. Il *killer* sparò, a distanza ravvicinata, con una pistola calibro 38. Altri quattro dissidenti libici verranno eliminati all'estero ⁽⁷⁾, tra l'11 aprile e il 27 giugno 1980: giorno del disastro del DC9.

7. L'Operazione Tobruk

Il dissidente libico Aref Abdul Gialil, assassinato il 19 aprile 1980 a Roma al *Café de Paris*, era titolare della *Neptunia Lines*, una compagnia che operava nel settore dei trasporti marittimi e che aveva sede in Svizzera ed uffici in Italia. Onorato Maioli, nato a Reggio Emilia nel 1924, ex paramilitare comunista inserito nelle SAP (Squadre Armate Partigiane) di professione perito elettronico, ha lavorato per oltre vent'anni in Libia (dal 1964 al 1984) seguendo la realizzazione di basi ed impianti militari in quel Paese. Ha svolto incarichi anche per la NATO (presso le basi di Montelimbaro e Capo San Lorenzo in Sardegna, di Montevergine a Napoli, di Gambarie d'Aspromonte, a Passo del Melogno presso Finale Ligure, di Monte Venda presso Vicenza e Laives di Bolzano, base presso la quale prestavano servizio i due carabinieri morti il 27 giugno 1980 nel disastro del DC9 Itavia) ed il ministero dell'economia libico.

In merito ai suoi rapporti con l'esule Gialil e la sua rete commerciale, ha dichiarato: «Per quanto concerne la mia presenza in Libia devo dire che tra il giugno 1964 e il 25 agosto 1970, ho lavorato a Beida in Cirenaica, con la Edil Industria Rivelli di Napoli per la costruzione di 800 ville per diplomatici, ambasciate e consolati in quella che doveva divenire la nuova capitale, secondo i programmi di re Idris, che era beduino della Cirenaica. Al momento della rivoluzione di Gheddafi (1° settembre 1969), il progetto cadde. A me venne ritirato il passaporto, perché mi ritenevano importante, nel senso che, essendo andati via quelli della Fiat, ero rimasto uno dei pochi che conosceva, come elettrotecnico, l'avviamento e la manutenzione dei generatori».

Alla fine dell'agosto 1970, durante il viaggio di ritorno in Italia, Maioli ed altri vennero invitati dal Ministero degli esteri italiano a tornare a Tripoli per far rientrare in patria gli altri connazionali rimasti in Libia. Ma l'operazione fallì. «Alla fine del 1971 sono tornato a Taranto - aggiunge Maioli - nel Mar Piccolo per completare l'illuminazione della base di attracco per sommergibili nucleari per conto della Simonazzi». In quel periodo venne chiamato a Napoli dall'ammiraglio Eugenio Henke, direttore del SID, il quale gli propose di recarsi di nuovo in Libia sotto copertura dell'Agip. Ma Maioli rifiutò l'invito, anche se alla fine di quell'anno tornò in Libia «come civile» per assumere l'incarico di capo cantiere della *King Fire*, società italiana, credo della Nuova Pignone, per lavori nella base militare di Sirte, nell'omonimo Golfo».

Proprio nell'ambito di quel progetto, Maioli si occupò di tutta la rete idraulica della base. «Abbiamo finito il 30 maggio 1974 – ha precisato il tecnico – il 1° giugno ho cominciato a lavorare con la Gisa, che è una compagnia zootecnica di Reggio Emilia con funzioni di *import-export* e sdoganamento. In questo periodo, in contemporanea, comincio anche il lavoro con la compagnia *Neptunia Lines* con sede in Svizzera, a Chiasso». Questa società faceva capo, appunto, «al libico che fu ucciso al *Café de Paris*».

Maioli ha lavorato per un anno e mezzo anche con il cognato di Gheddafi, Salah Farkas, fratello della moglie del Colonnello. «Salah Farkas era direttore generale del *Military Farm* di Tajoura». Sempre secondo l'elettrotecnico di Reggio Emilia, i libici non potevano parlare, «l'unica cosa che ripetevano sempre era che i Servizi italiani proteggevano la Libia [...]. I libici acquistavano le armi in Europa, attraverso un centro sito a Parigi in *rue Kepler*». Nell'ambito di questi intensi rapporti con il regime di Tripoli, Maioli ebbe modo di sentir parlare anche del *golpe* di Tobruk: «Fu organizzato da giovani ufficiali che, a quanto si diceva, si appoggiavano al primo ministro Jallud».

Altri particolari dell'Operazione Tobruk vennero raccolti dal colonnello dei carabinieri Nicolò Bozzo, genovese, classe 1934, già capo ufficio Criminalità della Prima Divisione Carabinieri di Milano nel 1980 comandata dal generale Carlo Alberto Dalla Chiesa, il quale a verbale ha precisato: «In quel periodo [nel 1980] Dalla Chiesa ricevette una telefonata dal maresciallo Argentieri, comandante della stazione di Serravalle Scrivia in provincia di Alessandria, che aveva già collaborato con lui nell'Antiterrorismo. Questo maresciallo riferiva di aver conosciuto un certo Krizmanich, di nazionalità jugoslava, che lavorando come capotecnico in Libia, con un'impresa edile jugoslava specializzata nella costruzione di aeroporti militari, poteva sapere notizie utili su presenza di scuole d'addestramento di terroristi italiani in territorio libico. Dalla Chiesa incaricò me di parlare con questo Krizmanich. Ciò avvenne tra il febbraio e il marzo 1980».

Fu così che il colonnello Bozzo incontrò la fonte jugoslava indicatagli dal generale Dalla Chiesa. Krizmanich riferì che la sua impresa era impegnata nella costruzione di *bunker* sotterranei e piste per aviogetti per più basi in Libia, l'ultima delle quali era a sud di Tripoli, nel deserto. «Mi ha anche detto – ha aggiunto Bozzo – che c'era del fermento negli ambienti degli ufficiali dell'Aeronautica Militare libica contro Gheddafi. Egli conosceva molto bene l'arabo ed era in grado di capire anche accenni o battute, frequentando i circoli ufficiali [...]. Dopo qualche mese, non oltre il maggio, Dalla Chiesa mi disse di ritornare a Serravalle perché il maresciallo Argentieri gli aveva riferito che il Krizmanich era ritornato dalla Libia. In questa occasione egli mi ha raccontato molte cose, anche su Tripoli, dove era stato molte volte».

Quella volta la *fonte* jugoslava fece sapere che proprio in quel periodo (primavera 1980) c'erano molti italiani in Libia (riferendosi ad elementi che si addestravano in campi paramilitari) e che l'operazione contro Gheddafi stava per concludersi. «L'operazione – ha precisato il colonnello

Bozzo – sarebbe consistita nell’abbattimento dell’aereo che Gheddafi usava per i suoi viaggi, sia all’interno della Libia sia all’esterno. L’operazione sarebbe stata messa in atto da ufficiali dell’Aeronautica Militare libica. Ricordo che Krizman fece anche nomi di basi di sicuro e forse anche di ufficiali. Su queste dichiarazioni – ha concluso l’ufficiale dell’Arma – feci un appunto scritto per il generale Dalla Chiesa, facendo presente a voce che la fonte sarebbe d’interesse più per il Servizio militare che per noi come Antiterrorismo. Dalla Chiesa mi rispose che ci avrebbe riflettuto e credo che abbia provveduto alla trasmissione a più competenti uffici».

Il 17 ottobre 1990, Benedetto Krizmanich, nato a Trieste nel 1921, è stato interrogato dal giudice istruttore Rosario Priore, al quale fra l’altro ha dichiarato: «Sono stato quattro anni in Libia e precisamente dal marzo 1979 al 1983-1984. In un primo momento ho lavorato con la *Neptunia Lines*, che aveva la sede principale in Svizzera ed uffici a Livorno. Il proprietario era quel libico che fu ucciso a Roma, dagli stessi libici. Sono passato poi nella società Sices di Milano, il cui proprietario era libico: società che si occupava della costruzione di supermercati in tutta la Libia. Ero coordinatore dei trasporti dei mezzi pesanti, per cui operavo anche nel porto di Tripoli. Conoscevo diversi ufficiali. Ho sentito parlare di più tentativi di colpi di Stato contro il regime di Gheddafi. Ricordo un tentativo effettuato a Tobruk, nel quale erano coinvolti degli italiani, due dei quali, geometri, furono anche arrestati». Nel gruppo dei cospiratori italiani (arrestati tra il 2 ed il 4 agosto 1980) in combutta con emissari del governo egiziano interessati a buttare giù il regime del Colonnello, figuravano i nomi degli imprenditori Aldo Del Re di Cremona, Edoardo Seliciato di Padova e del tecnico milanese Enzo Castelli, iscritto al Partito socialista.

«Non ricordo altri particolari – ha aggiunto Krizmanich – di questo progetto di *golpe*. Su questi fatti potrebbe riferire dati più circostanziati un mio amico che abita a Reggio Emilia e con il quale abbiamo lavorato tanto insieme. Si chiama Maioli Onorato e lavorava per la Sices in funzione di importatore. Era molto bene introdotto negli ambienti governativi libici [...]. Il fratello del Colonnello [cioè Salah Farkas, già citato da Maioli, *nda*] che mi parlò del viaggio di Gheddafi in Polonia lavorava con noi alla Sices. Parlammo di quello che ho riferito sul luogo di lavoro a Tajoura, che è un villaggio a 22 chilometri da Tripoli, dove la Sices aveva magazzini all’epoca in costruzione. Questa persona era stata assunta dalla Sices perché è obbligatorio avere un libico nelle ditte che operano in Libia. Le sue mansioni consistevano nel "girare" per gli uffici. Su questo filone investigativo, i pubblici ministeri hanno scritto: «Non vi sono elementi certi in tal senso, ma è possibile che l’intenso spostamento di forze aeree statunitensi e di specialisti nelle comunicazioni che si verificò dalla basi europee verso l’Egitto nella terza decade di giugno fosse in qualche modo correlata con la preparazione del tentativo insurrezionale. Certo è che anche in questa direzione sono state svolte accurate indagini in questo procedimento, al fine di verificare se il trasferimento di mezzi – anche attraverso il corridoio aereo ove transitava il DC9 – potesse aver in qualche

maniera determinato la perdita dell'aereo dell'Itavia. Di particolare rilievo, ai nostri fini, è che queste operazioni si svilupparono proprio alla fine di giugno, tanto che nel numero in edicola il 23 giugno la rivista specialistica statunitense *American Week and Space Technology* rivelava le attività in corso e preannunciava per il 26 giugno l'invio di altri specialisti al Cairo. Nessun elemento in tal senso è stato però raccolto».

8. I patti Italia-Libia e la questione di Malta

Dunque, è chiaro che – mentre la diplomazia parallela, messa in moto dal Governo italiano già nell'autunno del 1979 per decongestionare la situazione con il colonnello Gheddafi, impegnato proprio in quel periodo in una dura campagna moralizzatrice interna, riesce a stabilire con il regime di Tripoli una serie di accordi – la Libia si sentirà «tradita» nel momento in cui il Ministero degli esteri italiano e (guidato prima da Franco Maria Malfatti e poi da Attilio Ruffini) inizia a tessere la trama con il laburista Dom Mintoff per il protettorato dell'isola di Malta. Questo è un tassello molto importante di tutto il *puzzle*.

«Un aspetto, infine, delle relazioni tra Italia e Libia – sottolineano i pubblici ministeri nel secondo volume delle loro requisitorie – che potrebbe aver determinato la decisione di destabilizzare il nostro Paese attraverso azioni di rappresaglia è costituito dal forte contenzioso instauratosi circa i rapporti con Malta [...]. È infatti indubitabile che la questione di Malta fosse un punto di grande tensione tra i due Paesi e che le scadenze temporali di questo contenzioso siano coincidenti con tragici eventi verificatisi nel nostro Paese. Nel gennaio 1980 iniziarono i negoziati tra Italia e Malta per un trattato di assistenza economica e di garanzia della neutralità di quel Paese, anche attraverso misure di carattere militare. Questo negoziato mirava a inserirsi nei difficili rapporti tra il Governo maltese di Dom Mintoff e la Libia. Mentre apparentemente si andava rafforzando il legame tra i due Paesi, tanto che la Libia contribuiva fortemente all'economia maltese e alla sua difesa militare, il nuovo Governo del *premier* socialista mirava a raggiungere l'indipendenza energetica dell'isola attraverso lo sfruttamento di un grande giacimento petrolifero nei Banchi di Medina, rivendicato però anche dalla Libia. Questa partita – proseguono i magistrati – poi si andava ad inserire in una molto più vasta, che concerneva la rinnovata situazione di tensione tra i due blocchi, avendo Malta concesso all'Unione Sovietica l'uso delle sue basi militari. Il controllo di Malta diveniva quindi essenziale non solo sotto il profilo del controllo delle risorse petrolifere (all'epoca di straordinaria importanza) e dei rapporti con la Libia, ma anche del contrasto con l'Unione Sovietica, ormai a livello di guardia».

«Questo negoziato – proseguono gli esponenti dell'accusa nel procedimento sul disastro aereo del 27 giugno 1980 – fu fortemente osteggiato dalla Libia, che già nel marzo fece pervenire, tramite canali diplomatici, segnali in questo senso. Nel giugno, poi, una delegazione del Ministero

degli esteri libico si recò presso la Farnesina, ove incontrò il sottosegretario [Giuseppe Zamberletti, *nda*] e funzionari del nostro ministero».

È stato proprio Zamberletti a ricostruire questo delicato passaggio, di fronte ai magistrati: «La delegazione invitò il Governo italiano a non concludere l'accordo e a soprassedere, poiché tale accordo bilaterale era dal loro Governo interpretato come un gesto non di amicizia verso la Libia. Non usarono il termine "ostile", bensì un giro di parole il cui senso era di "gesto non amichevole"... Ci chiedevano di sospendere la conclusione del trattato. Si mostravano gentili, ma irritati. Nell'andar via ci dissero di ripensarci». A metà agosto del 1980, «l'Eni avrebbe cominciato le trivellazioni con la piattaforma Saipem 2 - aggiungono i magistrati romani - ma un intervento militare libico costringeva a sospenderle e dopo qualche tempo di tensione, il 4 settembre, a interromperle definitivamente».

Il clima di pressioni (non solo libiche) sui vertici della Farnesina peggiorò con l'arrivo dell'estate. «Sollecitazioni a ritardare la firma del trattato - concludono i pubblici ministeri - giunsero nella prima metà di luglio anche dal presidente della Commissione affari esteri della Camera, onorevole Giulio Andreotti, e dal direttore del SISMI, Santovito. Nessuno dei due, però, manifestò preoccupazioni per rappresaglie di tipo non economico-politico. Il 2 agosto 1980, in coincidenza anche oraria con la strage di Bologna, l'accordo fu siglato a La Valletta dal sottosegretario agli affari esteri, onorevole Zamberletti. Tale coincidenza non determinò tuttavia alcun allarme. L'ipotesi che l'attentato del 2 agosto potesse esser stato motivato dalla contestuale sigla del trattato venne avanzata a Zamberletti dal primo ministro maltese Dom Mintoff, verso la fine dell'agosto di quell'anno. Zamberletti ne parlò dunque in più occasioni ufficiali (incontri con il presidente del Consiglio, con i direttori dei Servizi, riunioni del Consiglio dei Ministri). Null'altro risulta in proposito dai documenti ufficiali».

Il collegamento, invece, tra le trattative (osteggiate dai libici) sulla questione di Malta e la caduta del DC9 Itavia emergerà soltanto in seguito, verso la fine degli anni Ottanta. Ma questa pista venne tenuta coperta e non superò mai la soglia della mera ipotesi di lavoro.

9. I collegamenti «oggettivi» tra Ustica e Bologna

Un elemento che lega - forse in maniera concreta - la sciagura aerea del 27 giugno 1980 con la strage alla stazione ferroviaria di Bologna è costituito dal tipo di esplosivo ritrovato nei rottami del DC9 I-TIGI e quello utilizzato per confezionare l'ordigno che ha massacrato 85 persone la mattina di sabato 2 agosto, sempre di quell'anno.

Il 5 ottobre 1982, i laboratori della IV Divisione Esplosivi e Propellenti dell'Aeronautica Militare italiana - su incarico del sostituto procuratore romano Giorgio Santacroce, il magistrato incaricato dell'istruttoria sommaria sulla sciagura aerea di Ustica - congedavano una relazione tecnica (n. 8221) relativa all'esame dei reperti (per lo più resti di borse e va-

lige, cuscini, seggiolini e altre schegge estratte dai bagagli) dell'aereo recuperati la mattina dopo il disastro.

In questo documento – intitolato *Determinazione di tracce di sostanze esplosive e reperti di incidente di volo DC9, I-TIGI Itavia* – veniva per la prima volta provata la presenza, appunto, di tracce di esplosivo T4⁽⁸⁾. «Le indagini hanno presentato serie difficoltà – si legge nel documento della Divisione Laboratori Aeronautica Militare (DLAM – in quanto, per una precisa interpretazione dei risultati sarebbe stato conveniente condurle sui reperti immediatamente dopo il recupero. Nel presente caso era invece trascorso circa un anno, inoltre i reperti avevano subito la nociva azione dell'acqua (come è noto sono stati recuperati in mare) [...]. L'esame dei risultati ottenuti permette di affermare che su alcuni reperti erano presenti tracce di ben definita sostanza esplosiva e precisamente T4 [...]. La presenza di tracce di T4 sui reperti porta ragionevolmente a formulare l'ipotesi che nelle vicinanze degli stessi reperti si sia determinata la detonazione di una massa di tale tipo di esplosivo presente a bordo del velivolo [...]. Si ritiene che l'ipotesi che l'esplosione sia determinata da una massa di esplosivo presente a bordo del velivolo, alla luce delle considerazioni fatte, sia dotata di una elevata probabilità».

Il 16 marzo 1989 – circa otto anni e mezzo dopo la sciagura e sei anni e mezzo dopo le conclusioni delle analisi dei laboratori dell'Aeronautica Militare – venivano depositate le 477 pagine della perizia del collegio peritale presieduto dal professor Massimo Blasi⁽⁹⁾, docente di ingegneria all'Università di Napoli. In merito alla presenza di tracce di esplosivo nei relitti del DC9, la perizia Blasi affermava che «l'effetto dilavante preferenziale dell'acqua di mare sul TNT giustifica anche, secondo il parere degli esperti che hanno condotto le indagini, la mancata individuazione del TNT da parte dei Laboratori dell'Aeronautica Militare italiana. Infatti il metodo cromatografico HLPC impiegato da questi ultimi è notoriamente meno sensibile di quello ora adottato nella analisi e non avrebbe potuto individuare i residui del TNT se questi fossero stati nella stessa quantità ora trovata (50 nanogrammi per centimetro quadrato)». In conclusione, «si può affermare – scrivevano i periti del collegio Blasi – che i frammenti recuperati provenivano dall'esplosione di una miscela di TNT-T4 in proporzioni paragonabili a quella impiegata negli ordigni bellici».

Una miscela simile è stata rinvenuta – da recenti indagini peritali disposte dal dottor Vincenzo Calia, magistrato della Procura di Pavia – sui resti del *jet* bimotore *Morane-Saulmier*, precipitato nelle campagne di Bascapé, alle porte di Milano, la sera del 27 ottobre 1962. L'aereo sul quale volava il presidente dell'Eni, Enrico Mattei (nella sciagura morirono anche il pilota Irnerio Bertuzzi e il giornalista americano William McHale) – secondo quanto accertato in sede istruttoria – sarebbe stato abbattuto con una bomba collocata nella cabina di pilotaggio. Secondo i risultati delle analisi disposte dalla magistratura pavese, la carica esplosiva doveva essere composta da circa 100 grammi di *Compound B*.

«L'indagine tecnica – scrive il pubblico ministero Calia – confortata dalle prove orali e documentali raccolte, in assenza di evidenze contrarie,

permette di ritenere inequivocabilmente provato che l'I-SNAP [si tratta appunto del *jet Morane-Saulnier 760B* - Paris II, I-SNAP dell'Eni, *nda*] è precipitato a seguito di un'esplosione limitata, non distruttiva all'interno del velivolo». Le analogie con il disastro del DC9 - relativamente alle cause che determinarono la caduta dell'aereo - appaiono più che evidenti (1°).

Per quanto concerne, invece, la strage alla stazione ferroviaria di Bologna, l'attentato, come si è detto, è stato compiuto per mezzo di una valigia riempita di esplosivo. Anche qui troviamo la stessa miscela usata per abbattere il DC9 Itavia. «L'esplosione avvenuta il 2 agosto 1980 - annotavano i periti nella relazione chimico-esplosivistica depositata il 23 dicembre 1980 - presso la Stazione Centrale di Bologna, fu causata da una carica esplodente, collocata nella sala d'aspetto di 2^a classe (appena entrati dal marciapiedi del primo binario, nell'angolo destro, sul tavolino portabagagli a circa 50 centimetri dal suolo) e probabilmente all'interno di una borsa-valigia, del tipo con cerniera e piedini. L'innesco della carica, composta da chilogrammi 20-25 di esplosivo gelatinato di tipo commerciale (costituenti principali: nitroglicerina, nitroglicol, nitrato ammonico, solfato di bario, Tritolo e T4 e, verosimilmente, nitrato sodico) era molto probabilmente costituito da un temporizzatore artigianale-terroristico di natura chimica».

Ecco cosa scrivono i pubblici ministeri dell'inchiesta sulla perdita del DC9 Itavia, in merito ai legami tra la strage di Ustica e quella di Bologna: «Un Collegio chimico, nominato nella presente fase dell'istruzione formale, ha riesaminato le valigie sulle quali i laboratori dell'Aeronautica Militare italiana avevano individuato la presenza di solo T4. È stata riscontrata la presenza di tracce di esplosivo sui colli n. 11 e 14 (presumibilmente bagagli a mano), ma in composizione TNT-T4 (analoga, cioè a quella del gancio). Tale diversa conclusione deve essere attribuita ai più sofisticati metodi di ricerca gas - cromatografica - spettrografica di massa) che si è potuto utilizzare, rispetto a quelli di cui disponevano nel 1982 i laboratori dell'Aeronautica Militare». E più avanti a pagina 186, nonostante una serie di incongruenze sui risultati peritali relativi alla meccanica del disastro, i magistrati romani concludono che «vi sono elementi di prova, in sé considerati, indicativi di un'esplosione di un ordigno contenente TNT e T4, avvenuta all'interno dell'aereo».

Il pubblico ministero Giovanni Salvi - ascoltato insieme ai colleghi Settembrino Nebbioso e Vincenzo Roselli dalla Commissione stragi il 22 e il 29 settembre e il 20 ottobre 1998, dopo il deposito delle requisitorie - ha così valutato l'ipotesi del collegamento tra le due stragi: «Il lavoro non più tecnico, invece, ha riguardato le ipotesi di connessione possibile con la strage di Bologna e quindi l'individuazione di una causale collegabile con quella di Bologna, sia le condotte mantenute verso gli organi di informazione (questi due aspetti sono strettamente intrecciati). Al riguardo è stato compiuto un lavoro molto intenso, quanto meno a partire dal 1990, in stretto collegamento con le Procure della Repubblica di Firenze e di Bologna, soprattutto, e con gli uffici istruzione, per esempio,

di Venezia ⁽¹⁰⁾, che continuavano in istruzione formale. È stato svolto un lavoro molto intenso, come dicevo, per cercare di ricostruire elementi di collegamento a partire da un dato di fatto, cioè che questo collegamento non era meramente ipotetico, cioè non era prospettato solo come ipotesi investigativa, ma risultava almeno da un dato di fatto obiettivo e cioè l'indicazione di Affatigato per tutte e due le stragi, del 2 agosto e del 27 giugno, come persona coinvolta, implicata. Quindi, noi abbiamo lavorato molto a partire da questo primo collegamento. Un secondo collegamento oggettivo è l'identità degli esplosivi. Anche questo è un elemento importante e non si tratta di una mera ipotesi investigativa. È un dato di fatto che, però, non ha valore univoco, perché i quantitativi infinitamente bassi di esplosivo rinvenuti sui reperti del DC9, a parte quegli elementi di perplessità di cui parlavo prima, coincidono almeno in parte con quelli di Bologna».

Sempre il sostituto procuratore Salvi, riassumendo in sintesi i risultati dell'indagine, ha affermato che nell'ambito della *pista libica* si è individuata «una fortissima situazione di tensione, episodi di contrasto-appoggio, a seconda dei momenti, tra il nostro servizio di sicurezza militare e gli apparati libici».

Proprio nel giugno-agosto 1980, si sono registrati: «La consumazione di attentati in Italia, il crescere di una situazione di tensione che va a maturare a fine giugno e che proprio il 2 agosto ha un momento di sanzione importante – conclude il dottor Salvi – appunto la firma del trattato Italia-Malta, con un elemento anche suggestivo che è quello dell'ora della firma che coincide con quella dell'esplosione della bomba a Bologna. Anche in questo caso vi è un quadro di compatibilità, che però rimane abbastanza aperto, circa l'effettiva riconducibilità all'attentato di Bologna e al collegamento effettivo con l'episodio del 27 giugno».

NOTE DEL CAPITOLO V

⁽¹⁾ Scrivono i pubblici ministeri a pagina 189 del primo volume delle requisitorie del 31 luglio 1998: «Nessun frammento o segni di penetrazione, riconducibili a missile (testata o altre sue componenti) sono stati dunque rinvenuti». Più avanti, a pagina 191: «Ora è pacifico, non essendo affermato il contrario da nessuno, ad eccezione di quanto appresso si dirà a proposito degli elaborati dei consulenti della parte civile ITAVIA, che sulle parti recuperate del DC9 non vi è alcun segno di impatto di schegge di testata da guerra o di fenomeni di esplosione (*blast*)». E ancora, a pagina 194 (brano citato da una nota a firma del professor Held per il collegio peritale del giudice): «Da un esame molto attento di ogni singolo pezzo del DC9 a disposizione non risulta alcun foro di entrata o uscita di frammenti nella fusoliera e nelle ali». Di più, a pagina 204 si legge (citazione di un brano della relazione tecnica dell'esperto inglese Protheroe): «Non sono state trovate tracce di danni provocati da un missile sui frammenti visibili della ricostruzione del relitto». E a pagina 207 si legge (sempre citando Protheroe): «La possibilità di un coinvolgimento di un missile con una testata a frammentazione è pertanto ancora più limitata». A pagina 208: «Un esperto interpellato dai consulenti di parte civile, Sewell, ha ipotizzato che il DC9 sia stato colpito da uno o due missili, in sequenza, dopo che la testa di guerra era esplosa per azionamento della spoletta di prossimità. Questa ipotesi è stata ripresa, con sostanziali modifiche, dai consulenti della parte civile ITAVIA». A pagina 212, la pubblica accusa rileva: «L'ipotesi prospettata dall'ingegner Sewell non è dunque sostenibile».

⁽²⁾ Da *Fatti dimenticati e rilevanti per la relazione della Commissione esposti in forma cronologica*, di Virgilio Ilari, bozza provvisoria - 21 settembre 1998: «Implicazioni strategiche del colpo di Stato in Libia. La Libia ospita, a Wheelus Field, la più grande base aerea americana del Mediterraneo (costata 100 milioni di dollari, conta 6.000 uomini e uno stormo di modernissimi caccia Phantom F-4) nonché due importanti basi inglesi con 2.500 uomini (una aerea a El Adem e una navale a Tobruk), entrambe situate in Cirenaica, culla della resistenza senussita contro l'occupazione italiana, dove la sicurezza era affidata all'autonoma *Cyrenaican Defence Force*, un corpo di polizia militare reclutato fra le tribù senussite teoricamente fedelissime a Idris e con effettivi doppi rispetto al minuscolo esercito libico. Inoltre è un feudo della *Standard Oil*. Poiché il colpo di Stato sembra subito destinato ad alterare l'equilibrio strategico del Mediterraneo, tra l'altro affrettando il ritiro inglese ad Est di Suez (nel 1967 la Royal Navy ha ceduto il comando interalleato di Malta ad un ammiraglio italiano), Mosca esprime una certa soddisfazione, di cui in Italia si fa eco *Rinascita* del 5 settembre e del 10 ottobre, commentando positivamente la decisione del Consiglio del Comando della Rivoluzione (CCR) di richiedere un aumento delle *royalties* corrisposte dalle compagnie petrolifere, seguito in novembre dalla *libicizzazione*, con l'acquisto del 51 per cento delle azioni, delle quattro maggiori banche straniere del Paese, fra cui il Banco di Roma e il Banco di Napoli e dall'avvio di negoziati con USA e Gran Bretagna per il ritiro delle rispettive basi».

⁽³⁾ Per fare un esempio, il 19 settembre 1977 venne costituita la società ALI (*Aero Leasing Italiana*) spa, capitale sociale un miliardo (diviso in 10.000 azioni da 100.000 lire) con sede legale a Roma, in via Giovanni Paisiello 15. Soci fondatori avvocato Camillo Peroni (deceduto) e Paola Stancari. La società - retta da un consiglio di amministrazione così composto: Paolo Moci (presidente), professor Francesco Giaculli (consigliere), avvocato Camillo Peroni (consigliere), e da un collegio sindacale così formato: professor Giorgio Fortuna (presidente), Franco Francese (sindaco effettivo), dottor Luigi D'Alessandro (sindaco supplente), Immacolata D'Alessandro (sindaco supplente), ragioniere Rachele Piscitelli (sindaco supplente), William D'Alessandro (sindaco supplente) - aveva come oggetto sociale «l'esercizio del trasporto aereo pubblico di linea sia di passeggeri che di merci, in Italia, fra l'Italia e Paesi esteri, ed in Paesi esteri, utilizzando aeromobili ad ala fissa di sua proprietà od ottenuti in licenza nonché l'istituzione e l'esercizio in Italia ed all'estero di scuole di istruzione al pilotaggio aereo di ogni grado e per qualsiasi tipo di aeromobile». In un rapporto del Sismi e inviato al CESIS il 31 marzo 1980, acquisito agli atti dell'istruttoria sul disastro aereo del 27 giugno 1980, si legge: «In precedenti appunti (*annesso A*) è stata segnalata l'attività di una non meglio nota *Agenzia* che operava il reclutamento di piloti italiani in congedo da inviare in Libia per addestrare personale di quel Paese. Da

ulteriore attività informativa la suddetta Agenzia è stata identificata nella Spa ALI (*Aero Leasing Italiana*) con sede in Roma, via Paisiello 15 sul cui conto sono state raccolte le notizie in *annesso B*. L'elemento della citata Società incaricato di reclutare i piloti istruttori sarebbe il dottor D'Alessandro Luigi, sindaco effettivo della stessa le cui scelte cadrebbero prevalentemente su personale dell'Aeronautica Militare Italiana. Il personale prescelto è ingaggiato con un contratto provvisorio che viene successivamente perfezionato con il Governo libico ed inviato presso la base aerea libica di Sebha. La Società in questione per svolgere la sua attività si avvale anche di collaboratori esterni fra i quali vanno annoverati i signori Tortora Mario (generale di brigata aerea - ris.) e Pedenovi Luciano (colonnello pilota - aus.). Nel citato *annesso A* (con oggetto: *Piloti militari italiani in Libia*), si apprende inoltre che «l'esodo di piloti italiani *ex* appartenenti all'Aeronautica Militare verso la Libia è connesso all'accordo commerciale che la SIAI MARCHETTI ha concluso con le Autorità di quel Paese, nel quale era prevista la temporanea presenza in territorio libico, a spese di quel Governo, di istruttori qualificati sui velivoli forniti da parte della Società suddetta». Sempre stando alle informazioni raccolte dal servizio di sicurezza militare, «tale clausola a seguito di interessamenti di *ex* ufficiali appartenenti all'Aeronautica Militare si sarebbe via via trasformata in una vera e propria fonte di reclutamento in pianta stabile di qualificato personale italiano e non solo piloti». Per il SISMI, quindi, «tale Agenzia, che opererebbe per conto del Governo libico con funzioni di reclutamento, addestramento, pianificazione e programmazione dell'attività addestrativa tecnico-logistica, tenderebbe ad espandersi ulteriormente con probabile apertura di filiali in altre città italiane perché sembra che la sua attività sia suscettibile di notevole interesse da parte di altri Paesi, quali ad esempio Argentina e Venezuela». C'è da aggiungere, infine, che tutto questo è stato in gran parte accertato e provato dal giudice istruttore Rosario Priore nel settembre del 1990. La DIGOS di Roma, infatti, nel corso di una serie di perquisizioni negli uffici della ALI spa presso l'aeroporto di Ciampino, ha scoperto, fra le altre cose, dei fascicoli della società intestati a contratti con la «SIAI Marchetti», indennità «LIBIA vecchio contratto 28 febbraio 1981», indennità «LIBIA - nuovo contratto 1° gennaio 1981», nonché un fascicolo intestato a «autorizzazione ministeriale», «piloti non assunti», una cartella della SIAI Marchetti intestata a «Direzione programmi speciali», nonché una cartellina «premio finale piloti LIBIA».

(4) L'iman sciita Moussa Sadr scompare il 31 agosto 1978. Scrive il SISMI in un rapporto del 6 giugno 1980: «I libici hanno fatto in tutti i modi di far prevalere la loro tesi, secondo la quale detta scomparsa sarebbe avvenuta in Italia. L'episodio ha provocato, per ultimo, l'arrivo a Roma di vari elementi del Servizio Informazioni libico, tra cui il capo dello stesso Servizio Yunis Belgassem, giunti con l'intento - non conseguito - di ottenere da parte italiana ammissioni ufficiali attestanti che l'iman Moussa Sadr era scomparso nel nostro Paese. In effetti, il SISMI aveva saputo che il religioso sciita e i suoi due accompagnatori erano stati trattenuti a Tripoli e poi internati. La magistratura italiana, che aveva chiuso la relativa inchiesta con decreto in data 19 maggio 1979, avendo accertato in particolare che l'iman Moussa Sadr, il 31 agosto 1978, non era tra i passeggeri del volo AZ-881 proveniente dalla Libia e quindi non giunto in Italia, ha ora in esame la richiesta di riapertura dell'istruttoria avanzata in data 14 febbraio 1980 dalla Libia». Sempre il Sismi precisa: «Contestualmente all'episodio relativo alla scomparsa dell'iman Moussa Sadr, si è verificato quello dei pescatori italiani catturati e detenuti in Libia, la cui liberazione ha comportato lunghe e laboriose trattative tra i due Servizi, dopo l'insabbiamento, pressoché totale, di quelle condotte dalla diplomazia ufficiale». In merito ai retroscena sulla scomparsa dell'iman Moussa Sadr, questo è ciò che scrive Abdelaziz Dahmani su *Giovane Africa* (3, XII del 1980): «Fine luglio 1978, l'incaricato di affari libico a Beirut propone all'imano una visita in Libia. L'Olp e la Siria sono favorevoli. Moussa Sadr accetta dunque per la seconda parte del mese di *ramadan*, e più precisamente per il 25 agosto 1978. Nel giorno fissato, con due compagni, Mohamed Chehata Yacoub e Abbas Badr-Ed-dine, giornalista, arriva a Tripoli e tutt'e tre scendono all'albergo Ach-Chatti, spesso riservato per gli ospiti più importanti. Ad accoglierli è l'incaricato di Affari libanesi a Tripoli, Nizar Farhat, che offre un pranzo in loro onore. Nella mattinata del 31 agosto era previsto l'incontro con il colonnello Moamar Gheddafi. L'intervista procede male, rivelando profonde divergenze. Soprattutto L'imano Sadr respinge l'idea che il suo movimento, l'organizzazione AMAL, tenti di impadronirsi del potere in Libano, come consiglia Gheddafi. Sadr si sforza invano di spiegare che la situazione particolare del Libano, con le sue diverse componenti religiose e politiche, rende il progetto irrealizzabile. Gheddafi gli dà

del vigliacco e l'incontro termina in una totale confusione con insulti e minacce. Il capitano Bechir Saad, segretario agli Affari militari che ha assistito al colloquio, raramente ha visto Gheddafi così arrabbiato. E a quanto sembra ha interpretato le sue parole come una volontà di farla finita con Moussa Sadr e i suoi compagni. Allora Bechir Saad dà ordine ai Servizi militari d'informazioni generali di eliminare i tre. Il tenente è incaricato di scortare i libanesi che devono tornare in albergo in tre vetture Peugeot 504. Ma il piccolo corteo prende invece la direzione del campo di tiro di El Janzur, a nove chilometri a ovest di Tripoli. È là che l'imano Sadr e i suoi compagni vengono giustiziati. Quando Gheddafi apprende la notizia, alle prime è sorpreso, dichiara di non avere mai dato un simile ordine, monta di nuovo su tutte le furie e ordina l'arresto degli esecutori. Poi, preso dal panico, con il generale Mustafa Kharubi, allora capo delle Informazioni generali, monta lo scenario della falsa partenza sul volo Alitalia 881, con destinazione Roma. Tre agenti libici accuratamente truccati arrivano all'aeroporto di Tripoli. Contrattempo nella messa in scena: in prima classe c'è soltanto un posto libero. La polizia fa scendere due italiani, il signor Falontini e la signora Don Siladin, con il pretesto di una verifica. I tre pseudo libanesi scendono dall'aereo a Roma dove sono presi sotto la protezione dal tenente Mohamed er-Rabati, capo dell'ufficio stampa dell'ambasciata di Libia a Roma [...] Gheddafi ha creduto di poter ritenere chiuso il caso con la falsa partenza per Roma del 31 agosto. Non teneva conto della tenacia degli sciiti libanesi, incapaci di rassegnarsi alla scomparsa del loro leader. Inoltre, un certo Ruhollah Khomeini, grande imano degli sciiti e piuttosto amico di Moussa Sadr, è risalito al potere in Iran, un bel giorno del febbraio 1979».

⁽⁵⁾ In realtà, il documento SISMI, datato 6 giugno 1980 e con oggetto: *Situazione libica in Italia*, venne redatto dal tenente colonnello Aldo Sasso, ufficiale dell'Arma dei carabinieri in pensione dal 1987. Sasso dal 1965 al 1987 ha prestato servizio nei ranghi dei servizi segreti militari (prima SIFAR, SID e poi SISMI). «Ho cominciato ad occuparmi della Libia – ha dichiarato l'ufficiale a verbale – sin dal mio ingresso al Centro [distaccato presso il Raggruppamento Centri di controspionaggio, assegnato al Centro IV] in quanto questo Paese rientrava nelle competenze del Centro di CS IV. A seguito della presa del potere del colonnello Gheddafi in Libia sorse il problema di intervenire per aiutare gli italiani residenti in Libia che erano stati improvvisamente espulsi. Per tale motivo mi risulta che furono stabiliti contatti ad alto livello per cercare di favorire gli interessi italiani in Libia ed aiutarli a rientrare in patria. Ci furono dei contatti diretti tra il nostro Servizio e quello libico. Mi sembra che tali contatti furono presi prima dal colonnello Giovannone [Stefano Giovannone, secondo l'onorevole Umberto Giovine, ex direttore della rivista socialista *Critica Sociale*, era «uomo di fiducia di Aldo Moro in Medio Oriente» e legato, secondo il prof. Giuseppe De Lutiis, «al Vaticano», *nda*] che si occupava da tempo dei problemi del Medio Oriente, e poi dal col. Jucci, che era il capo della Sezione di Controspionaggio del Reparto D». Una delle fonti di Sasso era Ladheri Azzedine (alias *Damiano*), uomo inserito negli ambienti dei servizi segreti libici, assassinato a Milano. A lui si devono le informazioni sui contatti tra elementi delle Brigate Rosse e i servizi informativi libici. «Posso dire – ha affermato a verbale Sasso – per quanto riguarda le informazioni che Ladheri mi forniva, proposi a Demetrio Cogliandro, mio superiore diretto, di esaminare la proposta di Ladheri di inviare un elemento di fiducia in Libano con il compito di verificarne l'eventuale presenza di terroristi italiani. Questa proposta, per quanto mi risulti, non ebbe seguito, ritengo per mancanza di elementi idonei».

⁽⁶⁾ Roberto Jucci, nato a Cassino il 19 febbraio 1926, entrato nell'Esercito nel 1945 ha raggiunto nel 1989 il grado di generale di corpo d'armata. Ha ricoperto l'incarico di segretario della Commissione legge delega per la riforma del ministero della difesa e degli Stati Maggiori. Dal 1966 al 1971 è stato capo del settore controspionaggio del SID. Nel 1972 ha assunto il comando del Reggimento Nembo di stanza a Cervignano e in seguito venne promosso capo dell'Ufficio Operazioni dello Stato Maggiore dell'Esercito. Ha comandato la Divisione Mantova fino al 1982. Nel 1984 è stato nominato vice capo di Stato Maggiore della difesa, sotto il generale Lamberto Bartolucci. Dal 1986 al 1989 ha ricoperto l'incarico di comandante generale dell'Arma dei carabinieri. Nell'aprile 1997, è stato nominato – con decreto del presidente del Consiglio Romano Prodi – presidente della Commissione sulla riforma dei servizi di informazione. Dopo il *golpe* militare di Gheddafi dell'agosto 1969, Jucci venne inviato in missione in Libia, su indicazione dell'allora ministro degli esteri Aldo Moro (in carica dal 5 agosto 1969 al 7 febbraio 1970, sotto il secondo governo guidato da Mariano Rumor), per risolvere la questione dei nostri connazionali espulsi dopo il colpo di Stato, la confisca dei beni italiani in Libia e le richieste di

risarcimento di tutti i danni derivati dall'occupazione italiana. «Moro, all'epoca ministro degli esteri - ha raccontato il generale Jucci al giudice istruttore Rosario Priore - incontrò il ministro degli affari esteri libico, in Libano. Questi, sempre come mi fu riferito da Moro e dall'ammiraglio Henke [Eugenio Henke, direttore del SID, *nda*], consigliò di contattare direttamente il Consiglio Rivoluzionario, all'epoca formato da ufficiali giovanissimi tra i 25 e i 30 anni, incaricando un ufficiale, che meglio di altri avrebbe potuto trattare con quei componenti del Consiglio Rivoluzionario. L'ammiraglio Henke prescelse me [...]. Io mi ritrovai così in Libia. Siamo tra la fine del 1969 ed i primi del 1970. La direttiva di Moro fu di riuscire a fare scarcerare il maggior numero di italiani e di evitare il concentramento in campi [...]. Si riuscì a far liberare la quasi totalità degli italiani ed evitare i campi di concentramento. Una volta decongestionata la situazione, si riuscì anche ad organizzare il viaggio di Moro a Tripoli. Questo viaggio avvenne nel 1970 e si concluse con l'impegno da parte del ministro Moro di non effettuare azioni illegittime nei confronti del governo libico da parte delle istituzioni italiane».

⁽⁷⁾ L'11 aprile, a Londra, viene assassinato a colpi di pistola il libico Mohamed Mustafa Ramadan, 42 anni, giornalista della BBC. Il 25 aprile, sempre a Londra, viene ucciso Mohamed Abu Salem Nafa, noto dissidente. Il 10 maggio, a Bonn viene ucciso Omram El Mehdan, già consigliere economico-finanziario dell'ambasciata di Libia. Il 21 maggio, ad Atene, viene assassinato il noto dissidente libico Abdel Ranman Abbakr. Il 27 giugno, a Beirut (Libano), viene eliminato Abdellatif Al Mustasser, membro dell'opposizione al regime di Gheddafi.

⁽⁸⁾ Sempre dalla relazione della IV Divisione Esplosivi e Propellenti dell'Aeronautica Militare: «Con il termine T4 viene denominata la ciclo-1,3,5-trimetilen-2,4,6-trinitroammina. Ad essa vengono attribuite anche le denominazioni: Hexogen, Cyclonite, RDX. Si tratta di una sostanza esplosiva di uso fondamentalmente militare, impiegata per il caricamento di teste da guerra di vari tipi e destinate a diversi impieghi. Il T4 è inoltre, in genere, il componente attivo del cosiddetto esplosivo plastico (miscela di una matrice inerte plastica, ad esempio poliuretano, polibutadiene, con T4). L'uso militare del T4 è determinato da alcune sue pregevoli caratteristiche:

- elevatissima velocità di detonazione (8.750 metri-sec., il tritolo che è uno degli altri esplosivi più diffusamente usati ha una velocità di detonazione di soli 6.900 metri-sec.);

- possibilità di sintesi partendo da sostanze poco costose e soprattutto non derivanti dal petrolio.

D'altra parte il T4 presenta anche gravi inconvenienti che ne limitano l'impiego:

- eccessiva sensibilità all'innesco per cui deve essere conservato e trasportato allo stato umido;

impossibilità di caricamento per colata in quanto fonde ad una temperatura (204°C) molto vicina a quella di detonazione (215°C).

Le caratteristiche indesiderabili hanno praticamente impedito l'uso del T4 puro. In campo militare esso è spesso impiegato insieme al tritolo (TNT) per formare miscele esplosive (*Composition B*). In tal modo si ottiene un esplosivo che rispetto al TNT, pur conservandone i pregi (bassa sensibilità, possibilità di caricamento per colata), possiede una più elevata velocità di detonazione ed un più elevato rendimento complessivo».

⁽⁹⁾ Il collegio peritale presieduto dall'ingegner Massimo Blasi (nominato l'8 novembre 1984 con decreto del giudice istruttore Vittorio Bucarelli e così composto: ingegner Raffaele Cerra, ingegner Ennio Imbimbo, ingegner Leonardo Lecce, ingegner Mariano Migliaccio e il dottor Carlo Romano) e incaricato di accertare la natura e le cause della perdita del DC9 Itavia, dopo aver esaminato i resti dell'aereo ripescati dal Tirreno nella prima (dal 10 giugno al 2 luglio 1987) e nella seconda (dal 17 aprile al 25 maggio 1988) campagna di recuperi effettuate dalla società francese *Ifremer* (indicata una prima volta nel settembre del 1985 dallo studio di fattibilità predisposto dalla società italiana TecnoSpace srl di Genova su incarico del collegio peritale del giudice istruttore), al termine dei suoi quattro anni e quattro mesi di lavori, in merito al quesito n. 4 («se sulla base di quanto oggi disponibile dei rottami dell'aereo, di eventuali corpi estranei presenti nelle salme o in altri oggetti connessi con il fatto di cui si è processo e con eventuali ulteriori accertamenti, insieme con i risultati delle analisi di cui al quesito precedente sia possibile identificare natura e causa dell'incidente»), è giunto alla seguente conclusione: «Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC-9 I-

TIGI sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo». Tuttavia, dopo la seconda tornata di quesiti formulati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli sulla scorta delle conclusioni contenute nella perizia del 16 marzo 1989 riguardanti le tracce *radar* del presunto aereo estraneo, la provenienza e il tipo di missile utilizzato per abbattere il DC9, il collegio peritale si spaccava: «Le nuove attività peritali – si legge nella prima relazione Gualtieri sul caso *Ustica* del 1° ottobre 1990 – 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"» [presenza di bomba a bordo]. Imbimbo, Lecce e Migliaccio invece non solo confermavano le conclusioni della precedente perizia, ma aggiungevano che 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. I tre periti ritenevano plausibile l'ipotesi dell'utilizzo di una «testa da guerra di tipo *Continous Rod*». La spaccatura in seno al collegio peritale Blasi fece emergere un dato molto importante: l'indeterminazione delle cause che hanno provocato la caduta dell'aereo. «Il contrasto determinatosi nel Collegio peritale – rilevano i pubblici ministeri nel primo volume delle requisitorie – portò, prima della nomina di un diverso Collegio, alla formulazione di quesiti «a chiarimenti». Richiesti da questo Ufficio, i nuovi quesiti furono formulati il 19 settembre 1990 e le due componenti in cui si era diviso il Collegio Blasi presentarono i loro elaborati il 29 ottobre dello stesso anno [...]. In conclusione, la perizia Blasi non avrebbe potuto costituire un valido fondamento dell'istruttoria. Essa fu basata su materiale insufficiente e molti dei fatti dati per certi a base delle risposte ai quesiti non lo erano, o perché inadeguate erano state le indagini tecniche o perché insussistenti i presupposti di fatto da cui erano elaborati. I dubbi che essa generò, all'interno stesso del Collegio peritale, non furono pretestuosi. Al contrario essi individuarono alcuni aspetti centrali dei successivi accertamenti tecnici». A pagina 186, i pm affermano: «In conclusione, vi sono elementi di prova, in sé considerati, indicativi di un'esplosione di un ordigno contenente TNT-T4, avvenuta all'interno dell'aereo. Questi elementi sono tra loro in contrasto e sono in contrasto anche con altri elementi desumibili dall'esame del relitto».

⁽¹⁰⁾ Dalla memoria del pubblico ministero Vincenzo Calia depositata il 5 novembre 1997, relativa al procedimento penale n. 349/95 (richiesta di rinvio a giudizio nei confronti di Mario Ronchi per il reato di favoreggiamento personale aggravato): «Dopo le prime analisi macroscopiche svolte dal capitano Delogu, si è deciso di concentrare l'attenzione sul reperto 3150 E (*indicateur triple*). Sono state avviate analisi microstrutturali sulle viti di fissaggio dello strumento al cruscotto dell'aereo. Tali viti non erano schermate dal vetro di protezione e potevano pertanto essere state esposte a effetti più intensi in caso di esplosione in cabina [...]. Per stabilire di quale entità fosse la eventuale carica che avesse originato l'esplosione si è consultata la consulenza tecnica del già citato procedimento penale numero 527/84 [cosiddetto caso *Ustica*], riscontrando che i fenomeni rilevati sulle viti del reperto 3150 E erano di entità inferiore a quelli che erano stati evidenziati nelle lamiere colà sottoposte ad analisi. In quella occasione, però, non erano state analizzate le lamiere sottoposte a prova di scoppio con le cariche più piccole utilizzate dal collegio balistico-esplosivistico (circa 80 grammi). Tali lamiere, infatti, non avevano subito lacerazioni ed erano state colà escluse da ulteriori analisi perché non interessanti il caso allora preso in esame. Preso perciò contatto con il giudice istruttore nel citato procedimento penale 527/84, si sono potute prelevare le due lamiere che non erano state sottoposte ad analisi dopo le prove di scoppio e si è potuto procedere ad analisi comparative microstrutturali. Tali lamiere erano state sottoposte a scoppio con rispettivamente 84 e 83 grammi di *Compound B*. La lamiera 1 era stata sottoposta a scoppio con un pannello intermedio, mentre la lamiera 6 era stata investita dall'esplosione senza intermediari». La risposta dei periti del pubblico ministero fu dunque questa: «Mediante una serie di analisi metallografiche condotte sulle viti di acciaio inossidabile dell'*indicateur triple* (reperto 3150 E) e mediante confronti con una vite analoga di un aereo gemello e con lamiere in acciaio inossidabile sottoposte a prove di scoppio durante il procedimento penale 527/84 del Tribunale penale di Roma è stato possibile accertare quanto segue:

a) nelle viti dell'*indicateur triple* sono presenti cristalli che mostrano fenomeni di geminazione meccanica riconducibili ad esplosione;

b) nella vite proveniente dall'aereo di marca C6-BEV, gemello all'aereo sul quale viaggiava Enrico Mattei, non sono stati rilevati analoghi fenomeni di geminazione meccanica;

c) analoghi fenomeni di geminazione meccanica sono stati riscontrati nelle lamiere sottoposte a prove di scoppio durante il procedimento penale 527/84 del Tribunale penale di Roma. I confronti effettuati sull'intensità della fenomenologia hanno permesso di ipotizzare all'interno dell'aereo sul quale viaggiava Enrico Mattei la presenza di una carica poco superiore a 100 grammi di *Compound B*;

d) calcoli effettuati dopo aver analizzato i risultati riportati nella relazione balistico-esplosivistica effettuata durante il procedimento penale 527/84 del Tribunale penale di Roma hanno permesso di verificare che i fenomeni di geminazione meccanica sopra segnalati nelle viti di acciaio inossidabile facenti parte del reperto 3150 E sono compatibili con le pressioni originabili dallo scoppio di una carica equivalente a circa 100 grammi di *Compound B* in un ambiente confinato, quale quello della cabina dell'aereo oggetto di indagine».

⁽¹¹⁾ Il giudice istruttore del Tribunale di Venezia, Carlo Mastelloni, per oltre dieci anni ha indagato infatti sul bimotore ad elica DC3 Dakota *Argo 16*, donato dalla CIA al SID e poi utilizzato dalla Sezione R dalla quale dipendeva la rete *Stay Behind*, precipitato il 23 novembre 1973 nei pressi di Porto Marghera. Nell'incidente morirono quattro militari dell'Aeroautica (due ufficiali e due sottufficiali). «Nel maggio 1986 – scrive il professor Virgilio Ilari – il generale Ambrogio Viviani avanzerà l'ipotesi di una ritorsione attuata dal servizio segreto israeliano (Mossad)». Lo stesso aereo, in effetti, aveva trasferito in Libia (via Malta) proprio una settimana prima due dei cinque terroristi palestinesi scovati – il 5 settembre 1973 – in un appartamento covo ad Ostia (Rm) nel corso di un'operazione del servizio di sicurezza militare italiano organizzata dietro segnalazione dello stesso Mossad. L'istruttoria di Mastelloni si è conclusa agli inizi del dicembre 1998 con il deposito dell'ordinanza-sentenza con la quale il giudice istruttore ha ordinato il rinvio a giudizio – con l'accusa di concorso in strage in un quadro complessivamente indiziario – del capo del Mossad dell'epoca, Zvi Zamir.

CONCLUSIONI

Per decenni la storia di questo Paese è stata segnata, insanguinata, umiliata dai cosiddetti *misteri d'Italia*: assassini, stragi, bombe, attentati, complotti. Per decenni si è pensata e scritta una storia dove i buoni erano *tutti* da una parte e i cattivi *tutti* dall'altra. Ogni misfatto – piccolo o grande che fosse – è stato strumentalizzato per fini (diciamo) politici. Ma mai – come nel tragico caso del disastro del 27 giugno 1980 – un incidente aereo si è trasformato in una gigantesca mistificazione, in un enorme tentativo di truffa ai danni dell'erario, del cittadino italiano, della collettività, delle istituzioni.

Alle e sulle spalle dei 77 passeggeri e dei quattro membri dell'equipaggio precipitati con il DC9 della compagnia Itavia si sono mossi interessi di parte (neanche tanto occulti) di vario tipo politico-finanziari che hanno – fin dalle prime battute – condizionato il lavoro di una magistratura insicura, inadeguata e incompetente su una materia così altamente tecnica e settoriale quale quella relativa all'incidentistica aerea. La funzione giurisdizionale ha, di volta in volta, rappresentato un fulcro, un perno involontario sul quale sono state fatte ruotare iniziative quantomeno criticabili, se non illegittime. In un quadro così confuso e frastagliato è stato piuttosto facile creare i presupposti di una delle più vaste, incredibili e inquietanti operazioni di disinformazione e alterazione della storia di questo Paese, dal dopoguerra ad oggi.

Nell'introduzione a questo documento (in senso generale) e nei seguenti capitoli (più nel particolare), si è esaminata questa complessa materia. Ogni collegamento, ogni snodo è stato confrontato e messo in relazione ad altri aspetti – molti dei quali mai trattati prima d'ora – nell'ambito di una ricostruzione serena e oggettiva dei fatti. Il filo conduttore che ha guidato i relatori di questa bozza di relazione è stato sempre e solo uno: il mandato istituzionale al quale la Commissione è chiamata a rispondere. A questo organismo d'inchiesta bicamerale, infatti, non spetta il compito di cercare i colpevoli delle stragi, ma di identificare i comportamenti omissivi o peggio dolosi di chi, soprattutto all'interno delle istituzioni e dei pubblici apparati, ha di fatto ostacolato l'accertamento della verità.

Su queste coordinate e soprattutto al di fuori della mischia furibonda raccolta intorno ai *partiti* del missile, della bomba piuttosto che del collasso strutturale si è mossa la ricostruzione del disastro del DC9, precipitato 18 anni fa nel Mar Tirreno. L'intento era quello di raccontare – con il

vigore dell'onestà e la forza dei fatti – le varie tappe di questa drammatica e ingarbugliata vicenda. Nessuno dei *protagonisti* (enti, istituzioni, corpi dello Stato, soggetti privati, persone fisiche) ha goduto – in questa analisi – di privilegi o rendite pregresse. Ogni *attore* è stato osservato e valutato nel corso del suo lavoro con metodo oggettivo. I personaggi sono stati rapportati e valutati, a seconda del livello dei loro incarichi, al grado delle loro rispettive reali responsabilità istituzionali. Questa griglia, questo schema di valutazione ha permesso di mettere alcuni punti fermi sui quali elaborare delle conclusioni in una materia in apparenza così nebulosa e sfuggente. I tasselli del *caso Ustica* sono stati rimessi al loro posto, secondo un ordine logico e coerente. Il mosaico che ne è uscito è a dir poco sconcertante, se non disarmante. E il risultato finale che ne è scaturito non lascia scampo alle illazioni, alle congetture: le *verità* che per anni si sono propalate, barattate e accreditate – anche in sede istituzionale e di governo – e sulle quali si è imbastita la trama di questo oscuro «mistero d'Italia», si sono dimostrate spesso delle pure congetture se non, peggio, dei gravissimi tentativi di deviazione o depistaggio.

Per rispondere, quindi, al quesito fondamentale che impegna questa Commissione d'inchiesta, si ritiene opportuno a questo punto rappresentare in un elenco – stilato secondo dei parametri fondamentali relativi ai loro comportamenti come il livello di responsabilità, influenza (legale, formale o surrettizia), competenza, legittimità e di interesse – i soggetti pubblici e non, gli attori protagonisti che, in questi 18 anni, hanno direttamente o indirettamente influito sulla ricerca della verità e quindi sulla mancata individuazione dei colpevoli. L'inchiesta sul disastro aereo del 27 giugno 1980 ha, in ultima analisi, patito profondamente l'influenza di questi soggetti, i loro metodi e i loro comportamenti, in un arco temporale troppo vasto per non essere – esso stesso – oggetto di durissime censure.

1. *Governo, Ministri*

L'attività di Palazzo Chigi, nell'ambito di questa vicenda, è quanto mai contraddittoria, ambigua e fuorviante. Nei giorni seguenti il 27 giugno 1980, la Presidenza del Consiglio attua una sorta di «strategia dell'attesa», misurando – con inspiegabile apparente disinteresse – quei pochi, sporadici interventi di natura governativa, senza peraltro offrire quei doverosi contributi di indirizzo e coordinamento ai vari dicasteri investiti dal caso in oggetto (trasporti e difesa, fra tutti).

D'un tratto, però, si registra – tra la fine di novembre e gli inizi di dicembre del 1980 – un mutamento radicale del Governo, proprio nella persona del presidente del Consiglio dell'epoca, Arnaldo Forlani (DC), subentrato il 18 ottobre, a Francesco Cossiga alla guida del Paese. Come confermato dallo stesso Forlani (che nel febbraio del 1980 era stato eletto anche presidente della Democrazia cristiana, al posto di Benigno Zaccagnini) in sede di audizione, nei confronti della compagnia Itavia venne te-

nuto un atteggiamento di attenzione e interesse, anche e soprattutto per quella serie di legami che univano il *premier* con il presidente della compagnia aerea proprietaria del DC9 precipitato nel Mar Tirreno. Forlani ha parlato addirittura di «solidarietà regionale», per spiegare i suoi rapporti con Davanzali: infatti i due marchigiani, non solo sono nativi di Ancona e amici di lunga data, ma avevano addirittura interessi familiari comuni. Questa situazione - nel dicembre del 1980 - creò le condizioni della prima, grande e inquietante iniziativa del Governo (o almeno di una parte dell'Esecutivo) nell'affare di Ustica. Infatti, dopo gli incontri a Palazzo Chigi tra il Capo del Governo e il proprietario dell'Itavia, il ministro dei Trasporti, Rino Formica (PSI), al quale Forlani girò con preghiera di raccomandazione la *pratica*, diede il via alla campagna *pro* missile. Questo giro di boa è cruciale. Quando, infatti, alla Camera dei Deputati e al Senato della Repubblica infuria la polemica nei confronti dell'Itavia, ritenuta la massima responsabile della tragedia, il ministro dei trasporti in Parlamento decide (dopo un'abile e astuta concertazione con lo stesso Davanzali, il quale gli inviò una sorta di lettera-rapporto che doveva servire da *vademecum* per le risposte in Aula) di appoggiare - in sede istituzionale, senza nessuna prova concreta - l'ipotesi del missile e quindi della battaglia aerea. La grande offensiva assunta da alcuni ambienti del nostro Governo si conclude, dunque, proprio alla fine del 1980 in tre fasi simultanee: l'azzeramento dei servizi di linea concessi all'Itavia, la messa in stato di liquidazione della compagnia aerea, l'accreditamento della pista del missile, non tanto per controbilanciare ma per neutralizzare l'insidia derivante dall'ipotesi del collasso strutturale quale causa della tragedia. Ipotesi, questa, che si stava affermando sia in sede parlamentare che nell'opinione pubblica nazionale. Dal 17 dicembre 1980, giorno della diffusione del noto comunicato della direzione dell'Itavia che dava per certo l'abbattimento del DC9 ad opera di un missile, tutta la stampa nazionale e internazionale inizia a battere la pista dell'esplosione esterna, quale *unica causa plausibile* della perdita dell'aereo. Anche l'*ex* ministro Rino Formica, ascoltato dalla Commissione, ha parlato di «solidarietà» nei confronti di Davanzali, ma di carattere politico: il presidente dell'Itavia, infatti, era di chiare (più che dichiarate) simpatie socialiste. Su queste precise coperture istituzionali si sono garantiti e protetti gli interessi della compagnia aerea coinvolta nell'incidente del 27 giugno 1980. Quanto questo abbia influito nel più ampio e delicato lavoro svolto dalle varie istituzioni impegnate nella ricerca della verità, è purtroppo evidente e allarmante. Il peso di queste *saldature* politico-economiche-finanziarie ha gravato di molto sul comportamento anche della stessa autorità giudiziaria, debole e impreparata ad affrontare una partita di quel livello ed una materia così complessa. Nel 1986, quando l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato (PSI), chiamò a Palazzo Chigi il giudice istruttore Vittorio Bucarelli per *coinvolgerlo* nella messa a punto delle fasi finali del recupero del relitto del DC9, appare chiaro che ormai le condizioni sono mature per dare il via alla seconda parte dell'operazione. L'intento era quello di far apparire il Governo, in prima persona,

impegnato (quale garante della copertura finanziaria) nella campagna di recupero dei resti dell'aereo, ritenuta «essenziale» per svelare o spiegare la meccanica dell'incidente. Nel frattempo, mentre si saggiano le intenzioni o le posizioni del titolare dell'inchiesta penale, dall'altra – in via del tutto obliqua – l'Esecutivo, per tramite di un suo rappresentante (sempre Amato), inizia a demolire la credibilità della ditta prescelta per ripescare i relitti del DC9: l'*Ifremer*. In quel modo, anche grazie al contributo offerto dai vertici dei servizi di sicurezza militari, il Governo scatena sull'istituto francese una bufera di sospetti senza precedenti, con il decisivo supporto logistico di alcuni settori stampa e della televisione. Il condizionamento sull'istruttoria, sulle successive risultanze peritali e quindi sulla stessa magistratura è stato enorme. Le accuse all'*Ifremer* come è dimostrato nel III capitolo di questo documento – cadono in momento delicatissimo: proprio a cavallo tra la prima e la seconda fase delle operazioni di recupero nel medio basso Tirreno, nel giugno 1987. La tappa finale di questo terribile disegno si compie nella primavera-estate del 1990, quando l'assalto nei confronti dell'ufficio del giudice istruttore sfiora i massimi livelli ipotizzabili. Una vera e propria tenaglia inizia a stringere Vittorio Bucarelli e la sua inchiesta. Quando l'onorevole Giuliano Amato arriva in Commissione stragi e parla della presunta confidenza avuta dal giudice Bucarelli sull'esistenza di fantomatiche fotografie americane del relitto del DC9 (scattate presumibilmente prima del recupero), la posizione del titolare dell'inchiesta sul caso Ustica è più che mai debole e a rischio. Ed infatti, come da copione, nel luglio del 1990, si arriva alla sostituzione del giudice istruttore, con le dimissioni di Bucarelli e l'entrata di Rosario Priore, già collaboratore di questa Commissione. Alla luce di questa violenta campagna demolitrice, è evidente che gli atteggiamenti e comportamenti del Governo, di alcuni Presidenti del Consiglio e di alcuni Ministri – in questi anni – sono stati di rilevantissima responsabilità nel determinare le scelte di indirizzo sia delle indagini che dell'opinione pubblica: scelte che hanno, spesso e volentieri, scavalcato, travalicato e alterato le stesse risultanze emerse durante l'inchiesta ministeriale affidata alla Commissione Luzzatti. Proprio l'esatto contrario di quello che dovrebbe accadere in un Paese moderno e civile.

2. La magistratura

L'autorità giudiziaria, fin dalle prime battute, ha alimentato il sospetto di non essere in grado di gestire un'inchiesta così delicata, proprio per la natura tecnica dell'argomento. L'attività della Procura di Palermo, già gravata da una serie di storiche e congenite disfunzioni, è andata avanti in modo pasticciato, confuso e senza chiari obiettivi. Tuttavia, l'ipotesi più accreditata dallo stesso magistrato incaricato del caso era il cedimento strutturale. Secondo Aldo Guarino, il DC9 poteva essersi, in parole povere, «rotto in volo». Lacune, incertezze, carenze e omissioni hanno poi intaccato profondamente l'inchiesta fin dalle prime ore. Il

caso delle sette autopsie su un totale di 38 cadaveri ripescati in mare la dice lunga sulla mancanza di indirizzo da parte dell'autorità giudiziaria. Limitazioni e ostacoli sono emersi anche da altre istituzioni (come per esempio l'Arma dei carabinieri di Palermo), che avevano il compito di coadiuvare il lavoro del magistrato. La vicenda dei limiti apposti al decreto di sequestro dei tracciati *radar* relativi alla sera del disastro è un altro di quei momenti di buio di questa storia. Quando poi l'inchiesta passa per competenza a Roma (ma la Procura della Capitale già lavorava su un'ipotesi di reato quale l'esplosione interna prima ancora che il fascicolo venisse trasmesso da Palermo), siamo nel mezzo dell'estate italiana. È tempo di ferie e di vacanze. Anche per il caso Ustica. La macchina si rimetterà in moto – con una perdita di tempo inaudita – soltanto in autunno. Nel frattempo mentre l'attività investigativa fatica a decollare – circa un mese e mezzo dopo, prenderà il via la grande offensiva a favore della tesi del missile. Il dibattito in Parlamento, incardinato sulle inefficienze e le probabili responsabilità dell'Itavia nella sciagura, verrà arginato da una *contromossa* da parte della stessa compagnia aerea e di alcuni membri del Governo che tenteranno di orientare verso l'ipotesi del missile e quindi della battaglia aerea. In quel caso, a fronte di una pesantissima campagna stampa, la Procura di Roma si trovò al centro di un uragano, scatenato da alcune parti in causa mosse da interessi (palesi e occulti), non solo anti-tetici ma nemici della ricerca della verità. Almeno di quella giudiziaria. La matassa si è ancora più ingarbugliata nel momento in cui il magistrato decise di avvalersi, per gli accertamenti di natura tecnica, dell'ausilio e della collaborazione della Commissione Luzzatti del Ministero dei trasporti, all'epoca guidato da Rino Formica. Quando poi, in seguito ad un viaggio in Inghilterra presso alcuni laboratori specializzati, i tecnici dell'Aeronautica Militare scovano tracce di esplosivo nei resti del DC9, la questione si fa ancora più articolata e difficile. La magistratura romana inizia a lavorare su un'ipotesi più precisa, quella dell'esplosione interna. Dall'altra, per contro, e senza alcuna titolarità il Governo e altri soggetti spingono – in un tremendo braccio di ferro – per l'esplosione esterna, per il missile, per la battaglia aerea. In mezzo a queste enormi difficoltà e tensioni si muove il pubblico ministero Giorgio Santacroce, il quale scioglie le riserve soltanto il 31 dicembre 1983, giorno in cui decide di chiedere la formalizzazione dell'inchiesta al giudice istruttore, ipotizzando il reato di strage. Il miscuglio di competenze, le incertezze interpretative, i condizionamenti ambientali, le pressioni interne, le paure e le angosce: tutto questo alone ha, negli anni, generato danni irreparabili ad un'inchiesta sfortunata. I buchi neri, le zone d'ombra, gli interrogativi di base – dopo oltre 18 anni – sono rimasti gli stessi della mattina del 28 giugno 1980. Una delle pagine più oscure riguardante la magistratura è rappresentata da quell'incredibile marchingegno messo in moto – nell'estate del 1990 – quando l'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato rivela in Commissione stragi una presunta confidenza avuta dal giudice istruttore dell'epoca, Vittorio Bucarelli, relativa a fantomatiche fotografie americane

del relitto del DC9, scattate – a quanto pare – prima del recupero della carcassa dell'aereo. In seguito a quelle dichiarazioni, il magistrato romano sentì l'obbligo di chiedere al presidente del Tribunale di Roma l'astensione nel proseguire nell'inchiesta, poiché intendeva presentare querela contro Amato alla Procura di Perugia. Questo fatto, che seguiva a ruota una spaventosa serie di iniziative assunte in sede istituzionale e non solo ad altissimo livello contro il titolare dell'inchiesta, ha creato quindi i presupposti per la sostituzione della figura del giudice istruttore. Anche in questo caso, emergono dalla trama di questa vicenda dubbi e interrogativi inquietantissimi sulla conduzione delle indagini, sulla bontà delle iniziative giudiziarie, sulle pressioni e i condizionamenti che hanno funestato l'accertamento della verità. Esempio è anche il fatto che, sulla scorta (più che altro dogmatica) che il DC9 fosse stato abbattuto in seguito ad una non meglio precisata battaglia aerea, alla fine i pubblici ministeri Giovanni Salvi, Vincenzo Roselli e Settembrino Nebbioso, nelle loro requisitorie del 31 luglio 1998 hanno dovuto ammettere – con vaghi toni laconici – l'assoluta inesistenza di tracce di impatto con qualsivoglia missile. E così, per gran parte di questi motivi, la certezza sulla dinamica del disastro e quindi l'individuazione di eventuali responsabili sono state minate alla base da risultanze incongruenti e prove confutabili, deboli e contraddittorie.

3. *L'Itavia e i suoi interessi*

Un altro soggetto che, ben aldilà delle legittime attività relative alla sua condizione di parte in causa quale proprietaria dell'aereo, ha pesantemente condizionato l'accertamento della verità è l'Itavia. Come viene documentato nel II capitolo, questa compagnia aerea, grazie alle coperture e alle protezioni politiche e istituzionali del suo presidente-amministratore delegato Aldo Davanzali, ha fin dai primi momenti cercato di ottenere il massimo risultato possibile nell'ottica di un immediato più che futuro risarcimento danni, puntando sull'ipotesi del missile quale causa della perdita dell'aereo. Le feroci polemiche scoppiate in Parlamento e sulla stampa sulla pericolosità del servizio aereo offerto dalla compagnia e sull'ipotesi del cedimento strutturale hanno fatto ipotizzare a Davanzali la necessità della creazione di *ipotesi difensive* suffragate da qualche elemento spettacolare, ma difficilmente contestabile allo stadio delle acquisizioni fino allora raggiunte. Questa operazione – da alcuni giudicata legittima, da altri no – nel dicembre del 1980 ha dato il via alla grande offensiva contro il Ministero della Difesa-Aeronautica Militare, ritenuti responsabili del mancato controllo dei cieli d'Italia nel momento in cui – secondo i vertici dell'Itavia ed i suoi alleati – si stava consumando una vera e propria guerra segreta sul medio basso Tirreno. La lenta ma inesorabile pressione esercitata da settori governativi e politico-istituzionali a favore della

causa perorata dall'Itavia sull'operato della magistratura e sulla stessa opinione pubblica – condizionata da un bombardamento a tappeto di notizie sapientemente manipolate – ha col tempo cristallizzato una versione dei fatti del tutto errata e fuorviante. Se non depistante. Il risultato è stato comunque questo: per il cittadino italiano, che si fida dei Tg e legge i quotidiani, il DC9 Itavia è stato abbattuto in seguito ad un conflitto militare, non si sa se addirittura da un caccia nostrano o di un nostro alleato nel corso di uno scontro con un aereo militare libico. Nel giugno del 1986, in concomitanza con i contatti tra il Governo e il giudice istruttore sulla questione del recupero del relitto, si registra un altro fatto straordinario: Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo, i due medici che nel luglio del 1980 eseguirono gli esami autoptici sul cadavere del pilota del MIG 23 libico precipitato il 18 luglio di quell'anno sui monti della Sila, dichiararono ad un quotidiano romano di aver depositato presso la Procura di Crotone una memoria aggiuntiva che retrodatava la morte del pilota libico. Dopo accurate indagini sollecitate dal giudice istruttore di Roma presso gli uffici giudiziari del capoluogo calabrese, si scoprì invece che quelle affermazioni erano del tutto false e fuorvianti. Ad un esame più attento, sia in sede giudiziaria che in sede di Commissione, è emerso poi che almeno uno dei due sanitari (digiuni di medicina legale) era un vecchio amico dello stesso Davanzali con il quale aveva condiviso alcuni affari in materia edilizia e che aveva ricevuto varie offerte da parte del proprietario dell'Itavia affinché accettasse di diventare direttore di un centro di thalassoterapia, per una sua società legata al gruppo con sede proprio sulla costa calabra. «Ma allora, perché i periti avrebbero inventato la circostanza?» si domandava retoricamente il giudice istruttore di Crotone nella sua sentenza del 6 marzo 1989. Si può rispondere nel modo seguente: per smania di protagonismo, per desiderio di porsi all'attenzione nazionale o, molto più semplicemente, per dare una mano ad un vecchio amico del professor Zurlo, quel signor Davanzali amministratore della Società Itavia, proprietario dell'aereo precipitato ad Ustica, che, secondo le stesse affermazioni dello Zurlo, aveva tutto l'interesse di dimostrare che il DC9 era stato abbattuto e non fosse precipitato per un cedimento strutturale». Quando poi – dopo 18 anni di inchiesta – si dichiara che sui rottami dell'aeromobile non sono presenti tracce di impatto con missili, tutto viene rimesso drammaticamente in discussione. La partita giocata sugli interessi politico-economici gravitanti intorno all'Itavia è forse la pagina più buia e inquietante del caso Ustica, e malgrado la caduta definitiva dell'ipotesi della battaglia aerea, si assiste al tentativo – per gli stessi motivi di tipo assicurativo e finanziario – di mantenere in piedi una qualche responsabilità di natura istituzionale-militare, legata ad aree di conoscenza non ben definite in merito alle procedure adottate dall'Aeronautica Militare con la sua naturale catena gerarchica e con i vertici di Governo, sulla base di nebulosi e suggestivi aloni di sospetto come prova di un vasto disegno criminale, elaborato per occultare la verità sul caso del DC9.

4) *Il RAI*

Il presidente del RAI (Registro Aeronautico Italiano), Saverio Rana, ex generale dell'Aeronautica Militare (iscritto al Partito socialista) già pilota personale di Pietro Nenni ⁽¹⁾, ha contribuito a creare quella situazione di incertezza e dubbio, pochi giorni dopo la caduta dell'aereo. A lui si deve l'iniziativa - di carattere personale, ma con precise finalità pseudo istituzionali - di *suggerire* al ministro dei trasporti, Rino Formica - durante un colloquio fra i due, peraltro mai verbalizzato - l'ipotesi che il DC9 fosse stato abbattuto con un missile. In qualità di presidente del RAI, Rana era una delle cariche più esposte, più soggette ad eventuali accertamenti e verifiche, proprio per le responsabilità che gravavano sul suo ente nell'ambito della sicurezza del volo. Paradossale è la vicenda del suo viaggio negli Stati Uniti - durante quella sorta di *pausa di lavoro* nell'attività dell'autorità giudiziaria - sul finire dell'estate del 1980. Rana portò con sé vari documenti, fra cui le bobine con i tracciati *radar* della sera del disastro relativi all'I-TIGI Itavia. Tecnicamente, quel materiale doveva essere già nelle mani dei magistrati. Invece, era inspiegabilmente a disposizione di colui che aveva tutto l'interesse a scongiurare l'ipotesi di un eventuale collasso strutturale del DC9. Molto probabilmente, il presidente del RAI ebbe contatti anche con i vertici della McDonnell Douglas, la società americana costruttrice dell'aeromobile, la quale rischiava di finire anch'essa nell'occhio del ciclone qualora - in Italia - avesse preso il sopravvento (in sede ufficiale) la tesi del cedimento strutturale. Il comportamento e l'atteggiamento assunti dal presidente del RAI - in uno dei momenti più delicati di tutta la vicenda: luglio-dicembre 1980 - rappresenta una delle tante prove indirette circa l'esistenza di una sorta di piano trasversale a tutela di alcuni interessi di parte. Misteriosamente, l'ipotesi prospettata da Saverio Rana al Ministro dei trasporti non venne confermata - in sede di esame testimoniale di fronte al magistrato - come ha dichiarato lo stesso pubblico ministero Giorgio Santacroce in Commissione. Perché il presidente del RAI, a fronte di quelle informazioni, non ritenne opportuno informare anche il titolare dell'inchiesta sulla possibilità che intorno al DC9, al momento dell'incidente, vi fossero aerei militari non identificati?

4. *I Servizi di Sicurezza*

I servizi di sicurezza sia civili che militari hanno, sia ben chiaro, sempre seguito direttive o ordini di scuderia provenienti da Palazzo Chigi o cordate vicine al Governo. Anche se in un primo momento sembrano interessati a stimolare l'opinione pubblica, facendo filtrare di volta in volta in vari ambienti informazioni o notizie false depistanti o quantomeno di tendenza, ad un tratto l'attività di SISMI e SISDE sembra congelarsi. Il vuoto registrato negli archivi dei due rami dei servizi segreti nel corso dell'inchiesta penale è eloquente. L'affare di Ustica veniva sì osservato, controllato, seguito, ma da posizioni non ufficiali, non del tutto istituzionali. I

rapporti e le informative sul caso si riassumono in poche carte pasticciate e senza alcun valore. È quindi del tutto paradossale questo stato delle cose, anche a fronte di un'ipotesi – quella dell'esplosione interna, formulata con cautela all'indomani della scoperta di flebili tracce di esplosivo nei resti del DC9 – che avrebbe dovuto stimolare la ricerca informativa in vari settori, soprattutto nell'ambito internazionale. Come viene descritto nel capitolo V, lo scenario nel quale si muove l'Italia registra un progressivo aumento del clima di tensione. Si determina, in sostanza, fin dalla primavera del 1980, una sorta di stato di allerta dei Paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo soprattutto in seguito al grave deteriorarsi dei rapporti tra USA e URSS e dopo le ripercussioni relative alla rivoluzione khomeinista in Iran e alla crisi del Golfo Persico. L'apparente disinteresse dimostrato dai servizi di sicurezza (specie quelli militari) per un'ipotesi potenzialmente così foriera di implicazioni politico-strategiche lascia sbalorditi. SISMI e SISDE, come la stessa autorità giudiziaria, mettono in atto una sorta di *strategia dell'attesa*. Poi, di colpo – nel 1986-1987 – si rianimano per ordine del Governo. I vertici del SISMI, come si è visto nel III capitolo, nel bel mezzo delle due campagne di recupero dei rottami dell'aereo, in strettissima complicità con la Presidenza del Consiglio, lanciano generici sospetti sull'*Ifremer* e il suo operato, nel momento in cui era già ben chiaro che sulla carcassa del DC9 non risultavano evidenti tracce di impatto con missili o esplosioni esterne. In ultima analisi, il comportamento dei servizi di sicurezza ha seguito una sorta di doppio binario di criptica interpretazione. Questo ha favorito, insieme ad altri comportamenti di natura contraddittoria e surrettizia, il generarsi di confusione, tensione e insicurezza nelle istituzioni e nell'opinione pubblica.

6. La Commissione Gualtieri

La Commissione stragi, sotto la presidenza del senatore repubblicano Libero Gualtieri, è stata investita, su indicazione del Parlamento (come abbiamo ricordato nel I capitolo), del cosiddetto *caso Ustica*. È sembrato, immediatamente, interesse del presidente della Commissione e della maggioranza dell'epoca dei consiglieri che a lui faceva riferimento che non fosse importante tanto appurare le *ragioni* della mancata individuazione degli autori della strage del 27 giugno 1980 (così definita ormai in sede giudiziaria), quanto ricercare unidirezionalmente qualsiasi elemento nelle procedure adottate – a qualsiasi livello – dall'Aeronautica Militare dal momento della scomparsa del DC9 fino all'attivazione della stessa Commissione, che dimostrasse un intento o disegno criminale atto a favorire azioni di copertura, depistaggio o inquinamento delle indagini, al fine di occultare un non meglio identificato segreto sovranazionale. In modo aprioristico, l'intento della Commissione Gualtieri è stato quello di rendere coerente alla ricostruzione storica della Prima Repubblica elaborata nella Commissione fino a quel momento, il disastro di Ustica come l'ennesima *strage di Stato*, impunita per gli stessi motivi e per le stesse devia-

zioni istituzionali di Portella delle Ginestre, piazza Fontana, Questura di Milano, piazza della Loggia, attentati ai treni, per arrivare alla carneficina alla stazione di Bologna, ecc. Le improvvise e anticipate dichiarazioni del senatore Gualtieri, come quelle rilasciate durante una puntata del Maurizio Costanzo *Show* relativa al merito rivendicato nella felice soluzione del caso Bucarelli, sostituito alla direzione delle indagini dal giudice istruttore Rosario Priore, già collaboratore della stessa Commissione, sono un chiaro esempio dell'impropria alterazione del ruolo della Commissione di fronte all'opinione pubblica. La quale veniva indotta a credere che l'azione del Presidente della Commissione aveva sventato una manovra di poteri occulti, contro i quali si sarebbe mosso meglio il nuovo magistrato. La Commissione, per anni, fuori della sua cornice istituzionale, è servita direttamente o indirettamente come megafono per spalleggiare o supportare il lavoro di alcune Procure della Repubblica, impaludate da decenni in indagini riguardanti i cosiddetti misteri d'Italia. Misteri spesso rimasti tali non tanto per le reali difficoltà nel risolverli, ma quanto per il malcelato interesse di servirsene come grimaldello nella competizione politica, nonché come sistemazione di pendenze politico-affaristiche. Il caso di Ustica ne è un palese e inquietante esempio.

7. *L'Aeronautica Militare*

Nonostante la montante (e peraltro conformistica) campagna accusatoria nei confronti dell'Arma Aeronautica, le accuse mosse in sede giudiziaria sia ai vertici dello Stato Maggiore (art. 289, attentato agli organi costituzionali: alto tradimento), sia agli stessi militari in servizio nelle varie basi *radar* (Marsala, Licola, Poggio Ballone) non sono la descrizione di un alto disegno criminoso organizzato al fine di occultare chissà quale segreto militare, ma l'esatta *fotografia* di una struttura ai limiti delle capacità funzionali, per motivi di bilancio, burocratizzata e sclerotizzata nell'organizzazione della catena gerarchica, dove ai livelli più bassi si tendeva ad evitare ogni genere di responsabilità, e le attività di servizio erano spesso svolte in modo svogliato, meccanico e ciecamente ripetitivo. Non va dimenticato poi che proprio nel 1980, l'Aeronautica Militare si trovò a fronteggiare la grave crisi del settore dei controllori di volo, i quali avevano montato una vera e propria sommossa sindacale. In questo clima di tensioni e lotte intestine, di attriti anche con gli stessi vertici del Governo, l'Arma Aeronautica ha dimostrato la sua difficoltà nel gestire - in maniera fuori del comune - anche un caso delicato e potenzialmente insidioso quale quello della caduta del DC9 Itavia. Gli addebiti a questa Forza Armata, formulati in questi anni e amplificati da una incredibile gogna pubblica, non possono certo rappresentare quel tassello mancante che avrebbe impedito l'accertamento della verità e quindi l'individuazione degli eventuali responsabili. Accusata di volta in volta di essersi disinteressata e poi interessata più del dovuto al *caso Ustica*, l'Aeronautica non solo non è responsabile degli enormi ritardi e delle clamorose omissioni che hanno

contraddistinto l'istruttoria, sia sommaria che formale, ma - è bene ricordarlo ancora una volta - non ha mai condotto inchieste in proprio sul disastro del DC9 Itavia perché questo non era (e non è) il suo compito. Quando si è attivata, lo ha fatto su specifiche richieste o dell'autorità giudiziaria (come è avvenuto con il pubblico ministero Giorgio Santacroce) su questioni meramente tecniche o per volere del Governo e dei Ministri. L'ex ministro della difesa, Mino Martinazzoli, rispondendo ad alcune interrogazioni al Senato il 3 ottobre 1989, formulò un'eloquente quanto disarmante domanda retorica: «Cosa pretendiamo dall'Aeronautica Militare che quando tace viene definita portatrice di imbarazzanti silenzi e se reagisce viene aspramente criticata?». I guasti, gli errori e le omissioni più gravi e inquietanti - come si è visto - pesano sulle spalle di altre istituzioni e di altri soggetti. La grande e imperdonabile colpa dell'Aeronautica Militare è stata invece un'altra: quella di non aver capito, per tempo, che poteva rischiare di essere scelta come *capro espiatorio* di una partita più grande e complessa, che andava affrontata con profonda determinazione nel rispetto puntiglioso (al limite della maniacalità) di ogni procedura, norma o regolamento.

NOTE

⁽¹⁾ Per essere precisi, Saverio Rana ricoprì l'incarico di Aiutante di Volo del sottosegretario alla difesa, onorevole Marino Guadalupi (PSI – eletto a Brindisi) durante il primo governo di centro-sinistra retto da Aldo Moro, con Pietro Nenni vice presidente del Consiglio dei Ministri.

**PROPOSTA DI DISCUSSIONE FINALE DEL DOCUMENTO
SULLE VICENDE CONNESSE ALLA SCIAGURA AEREA
DEL 27 GIUGNO 1980**

SCIAGURA AEREA DEL 27 GIUGNO 1980

(cosiddetta *strage di Ustica* - DC9 I-TIGI Itavia)

1. Deposito della bozza di relazione sul Caso Ustica del 27 aprile 1999

In data 27 aprile 1999, dopo un difficile e articolato lavoro di ricostruzione, veniva depositato – dai senatori Vincenzo Ruggero Manca e Alfredo Mantica e dai deputati Enzo Fragalà e Marco Taradash – agli atti dell'inchiesta condotta dalla Commissione un elaborato intitolato SCIAGURA AEREA DEL 27 GIUGNO 1980 (cosiddetta *strage di Ustica* – DC9 I-TIGI Itavia) così composto: cinque capitoli (*Introduzione, L'evento e i primi depistaggi, Magistratura-Aeronautica Militare, Il quadro politico interno, Il quadro politico internazionale*) più le conclusioni.

Il documento, nella parte conclusiva, poneva in risalto i comportamenti di quei soggetti (Governo e Ministri, magistratura, l'Itavia, il RAI, i servizi di sicurezza, la Commissione Gualtieri e l'Aeronautica Militare) che nel corso degli anni (sarebbe meglio dire, dei decenni) hanno creato le condizioni per trasformare un disastro aereo in un inestricabile mistero di Stato. Nella parte introduttiva, al paragrafo 3, si metteva in evidenza una delle tante valutazioni espresse in sedi istituzionali dall'autorità giudiziaria che – in un titanico sforzo indagativo e ricostruttivo – finiva purtroppo per congedare una sorta di *slogan* al negativo sulle spiegazioni della lacunosa e nebulosa meccanica dell'incidente: *quasi bomba, quasi missile, quasi collisione, quasi tutto*.

«Il livello di *entropia* (cioè di caos, di disordine) registrato all'interno del sistema, è stato involontariamente ben descritto sempre dal giudice Priore, nel corso della sua audizione del 22 gennaio 1997: "Nella nostra inchiesta, contrariamente a quanto a volte si crede all'esterno, non esiste una sola pista, non si è mai data la prevalenza ad una sola pista: tutte sono state percorse e vengono percorse. Abbiamo avuto l'ipotesi della bomba, quella della collisione, quella del missile. E si è sperato molto che dal recupero del relitto si potesse avere una parola su queste varie ipotesi. Del relitto abbiamo recuperato oltre l'80 per cento: la nostra impressione, il nostro giudizio (spesso si usa questo termine, cioè che il relitto deve assolutamente *parlare*) è che il relitto non parli o parli in un modo così fioco che non riusciamo ad ascoltarlo. Accanto alle tre ipotesi principali di cui vi ho detto, dalla interpretazione del relitto viene fuori l'ipotesi del *quasi missile* cioè di un missile che sia esploso non nel modo consueto che tutti conosciamo, cioè producendo delle schegge (perché la scheggiatura nelle pareti della fusoliera

non è stata rilevata). L'ipotesi di una *quasi bomba* cioè di una carica minima che non lascia tracce. Quella della *quasi collisione* cioè dell'incrociarsi del nostro velivolo (il DC9 Itavia) con altri aerei senza toccarsi, ma in un modo tale da squilibrare l'assetto e quindi da cagionarne la caduta"».

Il lavoro di ricerca che ha dato vita all'elaborato consegnato ad aprile del 1999 - in linea con i compiti ed i dettami fondanti la Commissione - non è stato animato dalla volontà di inseguire e proporre fantomatici scenari alternativi o improbabili presunti responsabili della tragedia. Ha soltanto cercato di raffigurare, invece, con la dovuta e doverosa dose di distacco e imparzialità, il terribile affresco della vicenda, illuminando, qua e là, quei punti oscuri e quelle zone d'ombra identificabili o rintracciabili negli atteggiamenti istituzionali, all'interno degli apparati dello Stato, della pubblica amministrazione e nel mondo della politica e degli affari.

In questo universo complesso e in parte mai esplorato ci si è avventurati con l'intento di fornire almeno una risposta alle tante, troppe domande che continuano a gravare sulla strage del 27 giugno 1980: perché, dopo circa venti anni, non si è ancora trovata una spiegazione definitiva sulle cause che hanno determinato la caduta del DC9 Itavia? L'effetto *al-talena*, la perdurante e logorante oscillazione del pendolo da una all'altra ipotesi non ha fatto altro che rendere deboli ed incerti anche i pochi punti fermi registrati nel corso dei vari accertamenti. Corre l'obbligo ricordare, infine, che la necessità di giungere a delle prime conclusioni, per quanto riguarda la tragedia di Ustica, è maturata proprio all'indomani del deposito delle requisitorie da parte dei magistrati delegati a sostenere la pubblica accusa nell'ambito dell'inchiesta sul disastro aereo del 27 giugno 1980. Dai dubbi, incognite, lacune, interrogativi: in sostanza, dal complessivo e preoccupante stato di incertezza rappresentato dal provvedimento giudiziario, segnatamente alla meccanica dell'incidente, si è tratto il convincimento che ormai erano maturi i tempi affinché la Commissione giungesse a delle considerazioni finali (seppur non definitive in senso assoluto) in merito al *modus operandi* degli apparati istituzionali, dello Stato in quanto tale, sulle vicende connesse alla caduta del DC9 I-TIGI.

2. Deposito delle requisitorie da parte dei pubblici ministeri

In data 31 luglio 1998, i pubblici ministeri delegati all'inchiesta sul caso Ustica (nominati il 1° agosto del 1990 dall'allora procuratore capo di Roma, Ugo Giudiceandrea, in sostituzione del vecchio pubblico ministero, Giorgio Santacroce), Giovanni Salvi, Vincenzo Roselli e Settembrino Nebbioso, depositavano le loro requisitorie. Gli esponenti della pubblica accusa, a conclusione dei tempi fissati per la fase istruttoria, chiedevano, fra l'altro, al giudice istruttore Rosario Priore di rinviare a giudizio di fronte alla Corte di assise di Roma ufficiali e sottufficiali dell'Arma Aeronautica per aver - nel corso degli anni - ostacolato, inquinato e deviato le indagini sulla caduta del DC9 della compagnia aerea Itavia, al fine di occultare una non meglio «verità segreta» o ragion di Stato, presumibil-

mente concernenti elementi, non trascurabili, che potrebbero portare ad individuare la causa in una interferenza di altro o altri aerei, privi di *transponder* per l'identificazione *radar*, con la rotta del DC9, in un luogo e momenti coincidenti con quelle del disastro. Fra le alte cariche militari delle quali si chiedeva il processo, figuravano gli allora capo e sotto capo di Stato Maggiore e capo del SIOS dell'Aeronautica Militare, generali Lamberto Bartolucci, Franco Ferri e Zeno Tascio.

3. *L'audizione dei pubblici ministeri*

Al fine di penetrare meglio nello spirito dell'articolato impianto accusatorio congedato nelle requisitorie dei pubblici ministeri, la Commissione riteneva opportuno ascoltare i tre magistrati della Procura di Roma. Otteneva quindi la loro prima convocazione in data 22 settembre, al fine di illustrare al Parlamento i contenuti delle loro requisitorie, «nell'avvertita coscienza da parte di tutti – sottolineava il presidente Giovanni Pellegrino – che essa costituisce il punto di vista di una parte». L'audizione dei pubblici ministeri del caso Ustica ha occupato tre sedute della Commissione: il 22 e il 29 settembre e il 20 ottobre 1998 (Vedi Commissione stragi – XIII legislatura – Resoconti stenografici: 40^a, 41^a e 42^a seduta). Da quella lunga testimonianza, i commissari di questo organismo parlamentare di inchiesta hanno potuto maturare più solidi convincimenti, formarsi idee più concrete e avere un quadro complessivo più chiaro sulla esatta natura dell'impalcatura requirente. L'esame dei tre magistrati ha fornito una valida e positiva occasione istituzionale per capire – laddove era opportuno e lecito, nel rispetto dei principi giudiziari e giuridici – la logica dei vari meccanismi accusatori, delle varie ipotesi di scenario e dei mai risolti misteri sulla strage del 27 giugno 1980. Proprio in quella sede, venivano avanzate, da più parti, le prime domande e i primi interrogativi su vari aspetti della vicenda rimasti, purtroppo, senza alcuna risposta anche dopo la conclusione di una delle più lunghe, intricate e costose inchieste della storia giudiziaria non solo italiana, ma addirittura internazionale.

Pur non potendo, giustamente, entrare nel merito delle accuse formulate e contestate ai singoli imputati, i magistrati Salvi, Roselli e Nebbioso hanno comunque fornito un utile contributo ai lavori della Commissione sul caso Ustica, spiegando e illustrando, a volte entrando anche nei dettagli, le linee direttrici e gli elementi cardine del loro interminabile e tribolato lavoro. Purtroppo, sono stati costretti, in buona sostanza, ad ammettere di non essere riusciti a identificare una e una sola causa della perdita dell'aereo e sulla morte di 81 cittadini italiani. Le disarmanti *dichiarazioni di resa*, se così possono essere definite, sono contenute in alcuni passaggi dei volumi delle requisitorie laddove i pubblici ministeri arrivano ad affermare: «L'ipotesi che il DC9 sia stato colpito da missili è dunque priva di supporto probatorio per ciò che concerne gli elementi desumibili dall'esame del relitto». In senso diametralmente opposto, per quanto concerne

sempre le ipotesi sulla meccanica del disastro, la pubblica accusa - a pag. 404 – ammette infine che «l'esplosione all'interno dell'aereo in zona non determinabile di un ordigno è dunque la causa della perdita del DC9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro. Certamente, invece, non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una testata». Queste, in estrema sintesi, le contraddittorie conclusioni espresse dai magistrati romani.

4. *Deposito della sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore*

In data 31 agosto 1999, dopo 19 anni dal disastro e dopo 13 mesi dall'emissione delle requisitorie da parte dei pubblici ministeri, il giudice Rosario Priore depositava presso la Cancelleria del Tribunale di Roma la sentenza-ordinanza di rinvio a giudizio per la strage di Ustica. Definito «un lavoro immane» dal presidente della Commissione, senatore Giovanni Pellegrino, il provvedimento giudiziario, andando oltre le valutazioni dei rappresentanti della pubblica accusa, accreditava quale causa del disastro aereo della sera del 27 giugno 1980 una «quasi collisione» (*near collision*) con velivoli militari di non meglio identificati Paesi, in uno scenario di sostanziale stato di guerra sui cieli italiani e del Mar Tirreno Centrale e Meridionale. Il DC9 della compagnia Itavia sarebbe caduto, appunto, a causa di forti turbolenze provocate dal volo ravvicinato di un *jet* militare sconosciuto nell'ambito di una vasta «operazione di polizia internazionale» di natura clandestina, che vedrebbe coinvolti i governi e le forze armate di Italia, Stati Uniti, Francia e Libia. Le oltre 5.000 pagine della sentenza-ordinanza del dottor Rosario Priore venivano acquisite agli atti dell'inchiesta condotta da questa Commissione in data 2 settembre 1999. Alla base dei nuovi convincimenti del giudice istruttore c'è il parere espresso in un supplemento di perizia – consegnato dopo l'emissione delle requisitorie riguardante i segnali e i tracciati *radar*, già in passato ampiamente studiati e analizzati, in cui – secondo i periti nominati dal Tribunale di Roma – sulla scia e intorno alla rotta seguita dall'aereo di linea dell'Itavia potrebbero essere ravvisate sufficienti anomalie e segnali riferibili alla presenza di oggetti volanti non identificati (e non identificabili), purtuttavia presumibilmente aerei militari (caccia) intrusi, in assetto da guerra e in volo supersonico. Secondo l'*istruttore*, sarebbe questa la verità segreta incubata da esponenti dei vertici militari, politici e del Governo italiani e da omologhi di altri Paesi del Patto Atlantico, occultata e taciuta per decenni per non meglio specificate o specificabili ragioni di Stato ed equilibri geostrategici internazionali.

5. *Dubbi e quesiti. La necessità di audire il giudice istruttore*

La lettura del provvedimento giudiziario, frutto di dieci anni di lavoro, apriva nuovi e più complessi interrogativi proprio sulle ragioni e

sulle cause che avrebbero determinato la caduta del DC9. Così, vari membri della Commissione sentivano la necessità, così come era accaduto un anno prima all'indomani del deposito delle requisitorie dei pubblici ministeri, di chiamare a testimoniare il giudice istruttore estensore della sentenza, al fine di arrivare a dei chiarimenti sui plurimi punti oscuri e sui dubbi contenuti nella logica della *chiave di lettura* fornita sulle cause della sciagura. In data 18 gennaio 2000, il vice presidente della Commissione, senatore Vincenzo Ruggero Manca, inviava al presidente Pellegrino dodici quesiti (allegato n. 1) in previsione dell'audizione del giudice istruttore della strage del 27 giugno 1980. Nella lettera di accompagnamento, il senatore Manca evidenziava fra l'altro che «il caso Ustica ha indubbiamente subito una svolta con la sentenza di rinvio a giudizio del giudice istruttore Priore, la quale, come noto, si è distanziata, in gran parte, da quelle che erano le conclusioni e le richieste dei tre pubblici ministeri. La Commissione non può, quindi, ignorare l'esistenza ed il significato dei fatti nuovi, la cui conoscenza ed analisi saranno sicuramente utili per la comprensione del tragico episodio e per il giudizio "politico" sullo stesso». E sulle competenze e sui compiti della Commissione, Manca aggiungeva: «Sempre in ordine ai doveri che, a mio avviso, incombono sulla Commissione, ritengo infine che quest'ultima abbia anche l'obbligo morale di portare a termine il lavoro, mai concluso, affidato a suo tempo allo speciale sottocomitato per Ustica. Non si tratterà, quindi, di interferire nel lavoro della magistratura, ma di costruire una propria e più completa conoscenza di tutti gli elementi utili al fine di una relazione che la Commissione ha il "dovere" di presentare. Se non lo facesse, infatti, darebbe una dimostrazione intollerabile di incapacità a svolgere i propri compiti dopo averli rivendicati, quando essa stessa, con uno specifico ordine del giorno, volle nel 1989, che fra le proprie materie di indagine fosse inserita anche la questione del disastro aereo in argomento».

In data 4 febbraio 2000, il presidente Giovanni Pellegrino faceva propria l'istanza del senatore Manca e di altri membri della Commissione e inviava al giudice Rosario Priore copia dei dodici quesiti formulati dal vice presidente in data 18 gennaio. Nella lettera di trasmissione (allegato n. 2), il senatore Pellegrino evidenziava, fra l'altro: «Alcuni componenti della Commissione che ho l'onore di presiedere hanno espresso l'opinione che – ai fini della inchiesta parlamentare sul disastro aereo di Ustica che la Commissione stessa sta conducendo – sarebbe utile ottenere da Lei chiarimenti sulle conclusioni alle quali Ella è giunto nella sua sentenza-ordinanza istruttoria».

6. *Il rifiuto del Giudice Istruttore di rendere testimonianza*

In data 24 febbraio 2000, il giudice istruttore Rosario Priore rispondeva per iscritto al presidente Pellegrino (allegato n. 3), declinando l'invito a fornire chiarimenti sul lavoro svolto, giustificando tale diniego attraverso il principio, fondamentale in ogni ordinamento evoluto, secondo

cui il giudice non può rendere testimonianza sugli atti processuali compiuti per ragione del proprio ufficio. Il dottor Priore, tuttavia, evidenziava inoltre che «quand'anche questo principio non vigesse, comunque si dovrebbe osservare l'altro più generale, e certamente vigente, della separazione dei poteri. Principio derivatoci dai Lumi; in modo chiarissimo enunciato dal Montesquieu; codificato a partire dall'89, ma di certo applicato persino nelle monarchie assolute come quella di Prussia, a partire dalle prime edizioni dell'*Esprit des Lois*».

7. Separazione dei poteri ed incarichi extragiudiziali

Fine ed erudito ragionamento quello espresso dal giudice istruttore delegato all'inchiesta sulla sciagura aerea del DC9 Itavia, nel respingere l'invito a rendere testimonianza e chiarimenti in Commissione sugli atti da lui compiuti. Ineccepibile sotto il profilo tecnico-giuridico, ma debolissimo sotto l'aspetto della opportunità istituzionale e della storica mutua assistenza tra potere legislativo e autorità giudiziaria in tema di inchieste per strage. Trascurando, per il momento, l'intero panorama delle testimonianze rese nel tempo da giudici e magistrati in Commissione (dalla sua istituzione ad oggi, per casi come la strage di piazza Fontana, piazza della Loggia a Brescia, caso Moro, Uno Bianca, strage del 2 agosto 1980 a Bologna, *affaire Gladio-Stay Behind*), sia in corso d'opera che in seguito al deposito dei vari provvedimenti giudiziari e sentenze-ordinanze, vale la pena ricordare che – proprio per quanto concerne il citato principio della separazione dei poteri – il 10 novembre 1988, il dottor Rosario Priore otteneva – con decisione assunta in sede di Ufficio di Presidenza allargato comunicata dall'allora presidente della Commissione, senatore Libero Gualtieri, in data 29 novembre 1988 durante la quinta seduta, X legislatura (allegato n. 4) – un incarico di collaborazione. La nomina quale nuovo titolare dell'inchiesta da parte dell'allora presidente del Tribunale di Roma, Carlo Minniti, nata sulla scorta dell'istanza di astensione avanzata dal vecchio giudice titolare, dottor Vittorio Bucarelli (scaturita in seguito alle controverse polemiche scoppiate con l'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Giuliano Amato, in merito alle operazioni di recupero del relitto del DC9), veniva assunta dal dottor Rosario Priore in data 23 luglio 1990. L'incarico di collaboratore presso la Commissione stragi, cessava soltanto in data 1° settembre 1990. Dal novembre del 1988 al luglio del 1990, il dottor Priore ha avuto la facoltà di formarsi – preventivamente – un giudizio sullo stato dell'inchiesta relativa al disastro aereo del 27 giugno 1980, sulle difficoltà incontrate dai colleghi magistrati e giudici, compulsando e studiando atti giudiziari, dei servizi di sicurezza e di altri enti, avvalendosi inoltre, per i futuri ragionamenti, delle versioni fornite in Commissione da esponenti di primo piano delle istituzioni militari, della magistratura, delle forze politiche, di governo e di quanti altri (come i responsabili della ditta francese *Ifremer*) sono stati chiamati a testimoniare a San Macuto sull'argomento. Eppure, all'epoca nessuno ha eccepito il prin-

cipio della separazione dei poteri. Tuttavia, dal 23 luglio al primo settembre 1990, il giudice istruttore Rosario Priore godeva di un incarico extragiudiziale quale consulente della Commissione per il caso Ustica. E al contempo, era responsabile delle indagini sul caso Ustica. Più sovrapposizione di poteri di così... Non solo.

Nel corso dei dieci anni di istruttoria da lui condotta, il giudice Priore ha più volte fornito ampia e documentata testimonianza sugli esiti dell'inchiesta relativa alla perdita dell'I-TIGI. Chiarimenti, valutazioni e novità investigative, sono state, di volta in volta, portate a conoscenza e illustrate alla Commissione a partire dalla XII legislatura. La prima convocazione in Commissione, da parte del dottor Priore, risale infatti al 9 marzo 1995. Il giudice istruttore sul caso Ustica ha poi relazionato e spiegato a questo organismo di inchiesta gli esiti e lo stato delle investigazioni da lui coordinate nel corso di due audizioni (XIII Legislatura) risalenti al 22 gennaio e 5 febbraio 1997 e nel corso di tre incontri seminari, in data 14 aprile, 3 luglio e 25 settembre 1997. L'atteggiamento di piena e viva collaborazione e di rispetto istituzionale manifestato dal dott. Rosario Priore nei confronti dei lavori che la Commissione ha dovuto svolgere sulla tragedia di Ustica è andato avanti, sistematicamente e vigorosamente, dal novembre 1988 almeno fino al 27 aprile del 1999, data in cui veniva depositata copia della bozza di relazione sulla sciagura aerea del DC9 Itavia. Undici anni di continui scambi di pareri e valutazioni, di chiarimenti e di meticolosi aggiornamenti sulle varie e tribolate tappe di questa faticosa istruttoria condotta con le norme del vecchio codice di procedura penale. Poi, di colpo, il silenzio, il riserbo e i richiami alla separazione dei poteri, agli impedimenti formali, ai principi generali che regolano l'essenza della giurisdizione e ai vincoli ai quali sono sottoposti i giudici.

8. Conclusioni

Letti gli atti del procedimento penale n. 266/90 APM e n. 527/84 AGI, visti gli atti compiuti dalla Commissione nelle X, XI, XII e XIII legislature sulle vicende connesse al disastro di Ustica, valutate sia le requisitorie che i pareri espressi in questa sede dai pubblici ministeri, analizzata la sentenza-ordinanza del dottor Rosario Priore, considerata la volontà espressa dallo stesso giudice istruttore nel negare al Parlamento l'approfondimento e il chiarimento dei contenuti delle valutazioni da lui maturate ed espresse nel provvedimento giudiziario del 31 agosto 1999 relativo alla caduta del DC9 Itavia I-TIGI e sulla morte di 81 persone;

SI PROPONE

di passare alla discussione formale finale della bozza di relazione sul caso Ustica, depositata agli atti della Commissione in data 27 aprile 1999 dagli onorevoli deputati Enzo Fragalà e Marco Taradash e dagli onorevoli senatori Vincenzo Ruggero Manca e Alfredo Mantica, la quale non può

tener conto delle risultanze e delle evidenze messe in luce dall'ufficio del giudice istruttore di Roma a motivo delle ragioni sopra ordinate e che hanno, di fatto, costretto gli estensori di questo documento, per ciò che attiene l'opera e l'attività della magistratura, a prendere in considerazione soltanto le conclusioni espresse ed illustrate dai tre pubblici ministeri.

ALLEGATI

ALLEGATO 1

Roma, 18 gennaio 2000

Caro Presidente,

come d'accordo, invio, allegati, i «quesiti» da far pervenire al G.I. Priore sul caso Ustica in previsione di un'Audizione sulla stessa vicenda.

Al proposito e facendo seguito alla mia del 21 dicembre 1999, avverto l'esigenza di rappresentarTi specificatamente quanto segue.

Il caso Ustica ha indubbiamente subito una svolta con la sentenza di rinvio a giudizio del G.I. Priore, la quale, come noto, si è distanziata, in gran parte, da quelle che erano le conclusioni e le inchieste dei tre pubblici ministeri. La Commissione non può, quindi, ignorare l'esistenza ed il significato dei fatti nuovi, la cui conoscenza ed analisi saranno sicuramente utili per la comprensione del tragico episodio e per il giudizio «politico» sullo stesso.

D'altra parte, non si può non riconoscere che la Commissione, nel corso della sua lunga attività, ha, in più di una occasione, proceduto ad audizioni ed indagini su fatti che erano contemporaneamente oggetto di procedimenti penali nella fase istruttoria ed anche in quella dibattimentale. Così è avvenuto, per esempio, per il caso Gladio (al quale, risulta, erano interessati in concomitanza anche il Comitato Servizi, la Magistratura Ordinaria, quella per i reati ministeriali e quella militare), per il caso Uno Bianca (in relazione al quale si svolse una vera e propria indagine parallela, incaricato della quale fu il dottor Antonio Di Pietro); nonché per la complessa istruttoria relativa a Piazza Fontana (furono ascoltati il dottor Salvini, il dottor D'Ambrosio, la dottoressa Pradella, il dottor Casson ed il capitano Giraud) e per alcuni risvolti dell'inchiesta *bis* sulla strage di Bologna.

Per ciò che attiene al campo d'indagine particolare, si è del parere che il compito della Commissione, nel prosieguo del dibattito, dovrebbe essere specifico, teso soprattutto a colmare alcune lacune, superare dubbi e polemiche collegati anche all'atteggiamento assunto da organismi nazionali ed esteri, ad acquisire ulteriori informazioni per il tramite del nostro governo e, soprattutto, a meglio approfondire il significato delle perizie, con particolare riferimento a quelle ultime, successive alle conclusioni dei pubblici ministeri.

Sempre in ordine ai doveri che, a mio avviso, incombono sulla Commissione, ritengo, infine, che quest'ultima abbia anche l'obbligo morale di portare a termine il lavoro, mai concluso, affidato a suo tempo allo spe-

ziale sottocomitato per Ustica. Non si tratterà, quindi, di interferire nel lavoro della magistratura, ma di costruire una propria e più completa conoscenza di tutti gli elementi utili al fine di una Relazione che la Commissione ha il «dovere» di presentare. Se non lo facesse, infatti, darebbe una dimostrazione intollerabile di incapacità a svolgere i propri compiti dopo averli rivendicati, quando essa stessa, con uno specifico ordine del giorno, volle, nel 1989, che, fra le proprie materie di indagine, fosse inserita anche la questione del disastro aereo in argomento.

Per parte mia, comunque, assicuro che ci sarà il massimo impegno per perseguire gli scopi di cui sopra, significando anche che non trascurerò nulla per eventualmente combattere anche «pubblicamente» eventuali verità pre-costituite, atteggiamenti volutamente «dilatori» di politici e forze politiche e qualsiasi altro tentativo di rallentare o vanificare il lavoro che impone la coscienza di cittadini e di parlamentari chiamati a difendere gli interessi della verità.

Cordiali saluti.

Senatore Vincenzo MANCA

Al Senatore Giovanni PELLEGRINO
Presidente Commissione Stragi

QUESITO N. 1

Le ultime perizie, d'ufficio e di parte civile, annesse alla sentenza-ordinanza, rese note, dietro richiesta della Presidenza, a questa Commissione soltanto dopo la deposizione della medesima:

quali elementi nuovi apportano rispetto alle perizie precedenti?

consolidano, o meno, gli elementi di certezza relativi alle ipotesi di caduta del velivolo, già emersi dalle perizie precedenti?

perché sono state richieste a tecnici d'ufficio e di parte civile che già si erano dimostrati specificamente orientati a favore dell'ipotesi della «battaglia aerea»?

non sarebbe stato meglio, in termini di attendibilità dei risultati, rivolgersi ad altri tecnici, scevri di qualsivoglia preconconcetto o difesa di ipotesi già sostenute, la cui indagine sarebbe di certo durata più a lungo, ma – considerato anche il ventennio di indagini trascorse – avrebbe certamente garantito un più elevato livello di obiettività e di attendibilità?

In particolare, tenuto conto dell'insieme delle perizie – innumerevoli invero – disposte nel tempo dalla A.G. e da Ella stessa, quale è stato il motivo per doverne disporre di ulteriori e conclusive oltre il termine *ex lege* della azione inquirente?

QUESITO N. 2

Nella lunghissima sentenza-ordinanza non appaiono chiari tutti gli elementi di tempo e di spazio, nonché il ruolo sostenuto da ciascuna delle tracce radar considerate valide, indipendentemente dalla nazionalità dei protagonisti della «battaglia aerea», né si evince quale possa eventualmente essere stato lo svolgimento di detta «battaglia», ipotizzata in collegamento alle suddette tracce.

In considerazione del fatto, unanimemente convenuto, dell'esclusione, pressochè certa, che la causa dell'abbattimento del DC-9 Itavia possa essere stata un missile o della derivata ipotesi che lo stesso possa essere precipitato per effetto di una «*near-collision*», può darci qualche elemento più puntuale circa lo svolgimento della citata «battaglia», di cui nessun *radar* della catena Nadge ha avuto sentore?

Tenuto, peraltro, in considerazione il fatto che nessun velivolo al mondo – per quanto è dato di conoscere – risulta finora precipitato per effetto di una «*near-collision*» (altrimenti questa Commissione vorrebbe essere messa a conoscenza dei casi occorsi), come giustificano i periti che proprio l'I-TIGI dell'Itavia sia incorso in questa traumatica circostanza?

QUESITO N. 3

In relazione alla vicenda del MIG-23, perché nella sentenza-ordinanza non vengono citati gli atti conclusivi emanati dalla Magistratura giudicante di Crotone che, con dovizia di chiare e precise argomentazioni, fissano la data della morte del pilota del caccia-bombardiere al 18 luglio 1980 e rivolgono pesantissime censure all'operato ed alle dichiarazioni rilasciate dai periti professori E. Rondanelli ed A. Zurlo dopo aver depositato la loro relazione peritale?

QUESITO N. 4

Ella esprime il convincimento, sia pure non provato, che il livello nazionale o NATO, superiore a quello di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica militare, sia stato consapevole o, comunque, coinvolto nei supposti depistaggi su Ustica.

A parte il fatto che non esisteva un livello NATO superiore a quello di Capo di Stato Maggiore di Forza Armata Italiana (così nel 1980), mentre ora tale livello è identificato nella carica del Capo di Stato Maggiore della Difesa, un riferimento al livello superiore nazionale non può intendersi configurabile che in quello governativo.

Come spiega, allora, l'accusa rivolta ai generali dell'Aeronautica di aver impedito al Governo lo svolgimento delle sue attribuzioni se lo stesso governo risultava l'emanevole di un ordine cui i militari avrebbero obbedito?

Può spiegare questa contraddizione?

QUESITO N. 5

Nella sentenza-ordinanza si afferma che la Commissione «Misiti» si è «spaccata» nelle conclusioni, mentre - viceversa - gli 11 membri della medesima hanno sottoscritto che la causa più probabile della caduta del DC-9 I-TIGI dell'Itavia è da attribuire ad «esplosione interna».

Come spiega questa sua affermazione?

QUESITO N. 6

Le risposte alle rogatorie internazionali rivolte reiteratamente ai vari paesi europei alleati ed agli USA sono state ritenute tardive ed insoddisfacenti, per la volontà dei relativi governi di mantenere celate le loro responsabilità in ordine alla caduta del DC-9 ITAVIA.

Questo livello di insoddisfazione potrebbe anche derivare dalla oggettiva difficoltà di reperire - a notevole distanza di tempo dal disastro - ele-

menti utili, soprattutto dopo aver dichiarato – subito e drasticamente – di non aver alcuna responsabilità diretta od indiretta nel medesimo.

Ritiene, nel merito, che si possa rilevare una oggettiva responsabilità della magistratura italiana, nel non aver posto in essere, tempestivamente, dette rogatorie?

QUESITO N. 7

Dalla sentenza-ordinanza si evince – senza ombra di dubbio – che lo SMA ed una consistente parte della Aeronautica, lo SME, lo SMM, l'Arma dei Carabinieri, la Polizia di Stato, la Guardia di Finanza, il SISMI, il SISDE ed il Gabinetto del Ministro della Difesa, hanno tutti operato – fino ai massimi livelli – come una consorteria finalizzata a coprire la verità.

Se tutto ciò risultasse rispondente al vero, si chiede:

perché solo i vertici dell'A.M. sono stati prima indiziati e quindi incriminati?

perché, in particolare, i vertici dell'Arma dei Carabinieri e del SISMI, che pur dovevano – secondo le sue conclusioni – aver concorso a questa omertosa congiura, non sono stati neppure indiziati?

se un disegno omertoso e depistante di tali proporzioni, che vedeva coinvolti gangli sensibilissimi delle istituzioni, poteva essere posto in essere, per coprire una sciocca quanto incomprensibile fedeltà dell'Aeronautica alla NATO, non avrebbe dovuto avere, piuttosto e più verosimilmente, una regia a livello politico che avrebbe potuto necessariamente coinvolgere le massime cariche dello Stato e non pochi Ministri della Repubblica?

se i vertici dell'Aeronautica, oggi rinviati a giudizio per attentato contro gli Organi Costituzionali, avessero ricevuto dal livello politico direttive di tal tipo, perché oggi dovrebbero tacerle, visto che sull'ara sacrificale sono rimasti solo loro?

QUESITO N. 8

Da una prima lettura della sentenza-ordinanza, non pare emergere una sola specifica prova di atteggiamenti criminali da parte dei soggetti inquisiti o semplicemente ascoltati.

Emergono piuttosto vuoti di memoria, contraddizioni in dichiarazioni rilasciate a distanza di anni dai fatti, a volte stupidità e tentennamenti.

Si chiede, quindi: non ritiene che la magistratura – l'unica che non viene mai chiamata in causa e che rimane estranea ad ogni responsabilità – abbia, invece, avuto pesanti responsabilità, non ponendo in essere, con la necessaria immediatezza, tutti gli atti dovuti, atti che si sono esauriti – per quanto attiene alle sole attività istruttorie soltanto dopo ben 19 anni e qualche mese dalla tragedia?

QUESITO N. 9

Sempre da una prima lettura della sentenza-ordinanza, in ordine alla oggettività e consistenza dei fatti e delle situazioni direttamente od indirettamente connesse con il disastro di Ustica, non ritiene che sia stato sistematicamente concesso il primo piano più alle deduzioni costruite sui «ma», sui «forse», sui «non ricordo» ed in particolare sulle registrazioni delle comunicazioni telefoniche tra gli operatori della difesa aerea e del controllo del traffico aereo, relegando in secondo piano – per usare un eufemismo – i risultati ben più concreti e provati delle analisi peritali d'ufficio, da Ella stessa disposte e raccolte?

QUESITO N. 10

La sentenza-ordinanza indica, fra gli elementi da tenere comunque presenti ai fini di una valutazione generale dei fatti, quelli relativi alle «brillanti» carriere ed ai trasferimenti «per premio» della quasi totalità dei coinvolti.

La gravissima illazione ipotizza provvedimenti compensativi per atti illeciti che presuppongono la correttezza di chi presiedeva all'adozione dei provvedimenti stessi.

Poiché la sanzione della maggior parte dei provvedimenti citati costituisce competenza del Ministro della difesa – quando non del governo – si chiede se siano state sentite le Autorità politiche interessate.

In caso affermativo, a quale titolo?

QUESITO N. 11

Le perizie d'ufficio e le consulenze delle parti civili, trasmesse, a questa Commissione su richiesta della Presidenza, e depositate dopo che i Pubblici Ministeri avevano depositato la loro requisitoria, rappresentano, per la sua decisione, dei solidi punti di riferimento, visto che più volte Lei, senza mezzi termini, scrive che le «argomentazioni» svolte in queste relazioni «appaiono convincenti, penetranti e più dettagliate» di tutte quante le considerazioni svolte dai periti o dai consulenti nelle relazioni predisposte prima di queste ultime.

Ora, a parte che la Commissione ha potuto esaminare queste relazioni soltanto perché la Presidenza le ha richieste, e soltanto quando già il suo provvedimento era stato depositato, a voler tralasciare qualsiasi sterile polemica sul punto, tenuto conto di quanto detto in prima battuta, e cioè che le conclusioni alle quali Lei è pervenuto si basano essenzialmente proprio su queste «ultime» perizie o consulenze, la domanda che viene spontanea per Lei è: «cosa dicono di "nuovo" queste perizie?»; ma ancora, mi consenta, l'altra domanda che non Le si può non fare è «cosa, e cioè quali

sono gli elementi che queste "ultime" perizie hanno potuto prendere in considerazione per giungere alle conclusioni che oggi, tutti conosciamo?». In altre parole nel predisporre le ultime perizie e/o consulenze gli «esperti» hanno avuto la possibilità di utilizzare elementi, o meglio dati tecnici, nuovi, che prima non erano disponibili? Oppure le ultime perizie e/o consulenze propongono una «nuova» lettura di dati da sempre disponibili?

Per altro, se la risposta fosse che le «ultime» perizie e/o consulenze non hanno fatto che prospettare una «nuova» e diversa lettura di dati «vecchi», può chiarire come è possibile che a questa lettura si sia giunti soltanto 19 anni dopo l'incidente e, comunque, soltanto da «ultimo»?

Inoltre, visto che queste ultime perizie e/o consulenze prospettano tesi del tutto, o anche in parte, nuove rispetto a quelle perorate dalle molteplici perizie e consulenze che sono state eseguite negli ultimi lustri, viene da chiedersi come possa Lei, che è sempre stato così attento e scrupoloso, non aver disposto degli «approfondimenti», delle «indagini» specifiche e cioè delle ulteriori perizie volte a stabilire se quanto sostenuto dai periti e dai consulenti nelle «ultime» perizie e consulenze sia «scientificamente» esatto, plausibile o anche soltanto possibile?

QUESITO N. 12

Ci sono due punti che appaiono per alcuni versi incomprensibili.

Il primo attiene l'archiviazione per il delitto di strage, il secondo la dichiarazione di non doversi procedere per prescrizione per la maggior parte degli imputati accusati di falsa testimonianza.

Ora, per quanto concerne il primo di questi punti, e cioè la richiesta di archiviazione per il delitto di strage, ciò che non è chiaro è come si possa da un lato dare per «certo» che vi sia stata una «battaglia aerea» e dall'altro ammettere che di questa battaglia non si potrà mai sapere né come si sia svolta esattamente, né tanto meno chi vi abbia partecipato.

Per altro, Lei sostiene che ci sarebbe stata una battaglia, ma non precisa quali tracce debbano considerarsi «utili» al fine di stabilire quale ruolo abbiano avuto coloro che hanno partecipato a questa battaglia, e poi soprattutto non spiega come sia possibile che nessuno dei *radar* della catena Nadge abbia registrato o «visto» questa battaglia.

Ma ancora, come può condividere la tesi della quasi collisione se l'unico dato certo fino ad oggi - è proprio che una quasi collisione non ha mai non soltanto fatto precipitare un aereo, ma neppure cagionato danni gravi ed irreparabili, tanto più che in questo caso la quasi collisione avrebbe «disintegrato» il DC-9 ITAVIA.

Per sostenere un'accusa grave, quale quella della quale si sta discutendo, non basta la logica, servono dati che abbiano un qualche riscontro sul piano scientifico e questi mancano.

Per quanto attiene, poi, il secondo degli aspetti, e cioè la dichiarazione di non doversi procedere per prescrizione per la maggior parte degli

imputati accusati di falsa testimonianza, non è dato comprendere come possa un magistrato come Lei non essersi reso conto che questi reati non sarebbero mai stati perseguiti se fosse maturata la prescrizione.

I reati sono stati commessi dinanzi a Lei e Lei sapeva bene in quanto si sarebbero prescritti. Perché non ha fatto in modo che questo non accadesse? Come è possibile che Lei, che nella sua sentenza-ordinanza attribuisce la responsabilità di quanto accaduto a tutti coloro che hanno mentito ai magistrati, abbia deciso di mandare «assolti» la maggior parte dei colpevoli?

ALLEGATO 2

Roma, 4 febbraio 2000
Prot. n. 3965

Egregio dottore,

alcuni componenti della Commissione che ho l'onore di presiedere hanno espresso l'opinione che – ai fini della inchiesta parlamentare sul disastro aereo di Ustica che la Commissione stessa sta conducendo – sarebbe utile ottenere da Lei chiarimenti sulle conclusioni alle quali Ella è giunto nella sua sentenza-ordinanza istruttoria.

Al fine anzidetto i commissari interessati hanno formulato una serie di quesiti che, senza l'intendimento di entrare comunque nel merito dell'iniziativa, Le trasmetto in allegato alla presente.

Sono ovviamente consapevole della Sua particolare e delicata posizione di giudice che ha svolto e concluso la fase istruttoria della vicenda giudiziaria e rimetto al Suo giudizio la decisione circa la Sua disponibilità a fornire ai quesiti le risposte che Lei riterrà più adeguate, nella sede e con le modalità che riterrà opportune.

Grato per la collaborazione che Ella ha costantemente offerto ai lavori della Commissione, La saluto con viva cordialità.

Giovanni PELLEGRINO

Dottor Rosario PRIORE
Tribunale penale di Roma
Via Triboniano, 3
Roma

ALLEGATO 3

Roma, 24 febbraio 2000

Rif. nota Commissione stragi 4-2-2000, prot. 3965

Al sig. Presidente della Commissione
parlamentare d'inchiesta sul terrorismo
in Italia e sulle cause della mancata indi-
viduazione dei responsabili delle stragi
Senato della Repubblica
Camera dei deputati
Palazzo S. Macuto
(c.a. Presidente Pellegrino)

Chiarissimo Presidente,

in risposta alla Sua cortese nota, meglio specificata in oggetto, sono dolente di comunicarLe la mia indisponibilità a dare risposta ai quesiti ad essa allegati, quanto meno allo stato.

In questo particolare momento in effetti sta per iniziare la fase dibattimentale e non appare deontologicamente corretto che l'istruttore prenda nuovamente la parola e possa così sostenere, ancora una volta e probabilmente con nuove argomentazioni, le sue tesi già esposte in sentenza-ordinanza – unica sede per le motivazioni e le decisioni – e così influenzare la Corte che s'appresta al vaglio degli atti e di quel provvedimento di definizione della fase istruttoria.

D'altra parte devo rilevare che i quesiti attengono sull'essenza della giurisdizione, concernendo valutazioni sulla predisposizione di perizie, sui risultati delle stesse, sui criteri di scelta dei periti; giudizi sul valore delle fonti di prova; giudizi sugli elementi di prova; giudizi sulle ricostruzioni di fatti che ne derivarono; giudizi sulle definizioni giuridiche e sulle conseguenti formule di proscioglimento e di rinvio. Giudizi tutti suscettibili sì di osservazioni, commenti ed anche critiche, non deducibili però dinnanzi a questo Giudice, né tanto meno da lui risolvibili, ma solo, sul piano giuridico e giudiziario, dalle Corti del dibattimento, su quello politico da co-desta Commissione o da quella che di necessità dovrà succederle.

Rammento, ovviamente solo a me stesso e ai pochi altri che lo ignorano, il principio, fondamentale in ogni ordinamento evoluto, secondo cui il giudice non può rendere testimonianza sugli atti processuali compiuti per ragione del proprio ufficio. È un principio posto dal legislatore del '30 – durante la monarchia e in pieno regime fascista – all'articolo 450,

primo capoverso, codice di procedura penale, ma dimenticato dal legislatore, repubblicano e democratico, dell'88 anche se pur sempre desumibile dal sistema.

È un principio che vincola in primo luogo le giurisdizioni, ciascuna delle quali non può escutere appartenenti alle altre. E quindi vincola anche le Commissioni parlamentari d'inchiesta che operano a norma dell'articolo 82, primo cpv., C., e cioè con i poteri e i limiti dell'AG.

Ma quand'anche questo principio non vigesse, comunque si dovrebbe osservare l'altro più generale, e certamente vigente, della separazione dei poteri. Principio derivatoci dai Lumi; in modo chiarissimo enunciato dal Montesquieu; codificato a partire dall'89, ma di certo applicato persino nelle monarchie assolute come quella di Prussia, a partire dalle prime edizioni dell'Esprit des Lois.

Senza tale principio Federico il Grande, o una qualche articolazione del suo Stato assoluto, avrebbe potuto chiamare il giudice di Berlino per chiedergli spiegazioni sulla sua giustizia al riguardo delle doglianze del mugnaio di Potsdam, che addirittura si doleva di angherie del sovrano.

Scusandomi per l'odierna impossibilità e le citazioni, ben conoscendo la sua sapienza e lo spirito che ha mosso la Sua nota mi impegno sin da oggi a fornire ogni utile spiegazione, oralmente o per iscritto, al *plenum* della Commissione o ad una sua istanza più ristretta, sia sui fatti che i contesti, il giorno che il giudice dibattimentale avrà deciso e il tempo consentirà giudizi più maturi e sereni. Come è avvenuto per tutti gli eventi di cui mi sono occupato nelle mie inchieste: dall'affare Moro ai più diversi terrorismi, all'attentato al Sommo Pontefice.

Con i più distinti saluti.

Il giudice istruttore

dott. ROSARIO PRIORE

ALLEGATO 4

5ª SEDUTA

MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 1988

Presidenza del presidente GUALTIERI*La seduta ha inizio alle ore 11.***COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: «Comunicazioni del Presidente».

Comunico che in data 23 novembre 1988 il Presidente del Senato ha chiamato a far parte della Commissione il senatore Bertoldi in sostituzione del senatore Boldrini che cessa di appartenervi.

Nel rivolgere un cordiale saluto al senatore Bertoldi, sono certo di interpretare il pensiero dei colleghi esprimendo un sentimento di rammarico per il fatto che il senatore Boldrini - che saluto affettuosamente - lascia questa Commissione, di cui è stato parte, a mio giudizio, molto importante.

È stato distribuito, come già in occasione della precedente seduta, l'elenco, aggiornato al 28 novembre, dei documenti, ripartito in atti giudiziari e documenti vari pervenuti alla Commissione.

Se non vi sono osservazioni, si intende che tali documenti sono formalmente acquisiti agli atti dell'inchiesta.

Come ho già annunciato nella precedente seduta sono stati anche acquisiti, il 15 novembre scorso, gli atti della Commissione parlamentare d'inchiesta sul caso Moro, versati, per disposizione del Presidente del Senato, dall'Archivio storico del Senato alla Commissione. Aggiungo che il Presidente del Senato ha altresì aderito alla richiesta di autorizzare i componenti della Commissione ad accedere alla consultazione e eventualmente a estrarre copia degli atti in corso di pubblicazione a cura dell'ufficio stralcio della Commissione d'inchiesta sul caso Moro, utilizzando l'esperienza del personale attualmente adibito a quell'Ufficio.

Mi recherò oggi stesso dal Presidente della Camera per sollecitare l'accoglimento dell'analogha richiesta formulata il 5 ottobre scorso, intesa ad acquisire, con le medesime modalità gli atti della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla P2 nonché della Commissione monocamerale d'inchiesta sul terrorismo e le stragi, non avendo ancora la nostra richiesta ottenuto risposta.

Ai sensi dell'articolo 24 del regolamento, comunico che l'Ufficio di Presidenza allargato ai rappresentanti dei gruppi ha stabilito, nella riunione del 10 novembre ultimo scorso che la Commissione si avvalga, a norma dell'articolo 8 della legge 17 maggio 1988, n. 172, dei seguenti collaboratori:

professor Raimondo Catanzaro: ordinario di sociologia, Università di Catania;

professor Franco Ferraresi: ordinario di sociologia e scienza dell'amministrazione, Università di Torino;

dottor Raffaele Santoro: prefetto in pensione;

dottor Gherardo Colombo: giudice presso il tribunale di Milano;

dottor Luigi Croce: sostituto procuratore generale presso la corte di appello di Palermo;

dottor Costantino Fucci: magistrato ispettore generale presso il Ministero di grazia e giustizia;

dottor Pietro Oriana: giudice presso il tribunale di Milano;

dottor Rosario Priore: giudice presso il tribunale di Roma;

dottor Luigi Sansone: consigliere della Corte di cassazione.

In adempimento del mandato dell'Ufficio di Presidenza sono stati avviati i contatti con tali collaboratori designati, allo scopo di definire, ottenuta in particolare la necessaria autorizzazione, per quanto riguarda i magistrati, da parte del Consiglio superiore della magistratura, il rapporto di consulenza con la Commissione che provvederà ad erogare una indennità apposita.

Il Presidente avverte inoltre che il Capo della polizia e il Comandante generale dell'Arma dei carabinieri, con lettera in data 15 novembre 1988, hanno comunicato che la Commissione potrà disporre, senza dover erogare indennità, quali ufficiali di polizia giudiziaria, del dottor Carlo Morselli (e in sua vece del dottor Giorgio Minozzi), primi dirigenti di polizia, nonché del colonnello dei carabinieri Giorgio Angeli.