

**CAPO 4°**  
**Le morti sospette.**

## **Premessa.**

Questa inchiesta come s'è caratterizzata per la massa di inquinamenti così si distingue per il numero delle morti violente attribuite per più versi ad un qualche legame con essa. Questo numero viene però quasi azzerato, se si tien conto della durata delle indagini e quindi di un tasso fisiologico di decessi; ma di più, se tali vicende vengono vagliate escludendo deduzioni di fantasia ed usando solo rigorosi parametri di fatto. D'altra parte il segreto, o i segreti avrebbero retto nella razionale previsione di coloro che così avevano deciso o che comunque avevano interesse a tenerlo, di per sè, senza bisogno di estese violenze o eliminazione di singoli. Sia perchè le prove principali erano state tempestivamente distrutte; sia perchè voci individuali non avrebbero retto, senza il sostegno di prove complesse, impossibili a raccogliersi senza un'altrettanta complessa organizzazione, di fronte alla mole della verità ufficiale, costruita con l'apporto delle menti più preparate negli specifici campi tecnici; sia perchè ogni iniziativa in tal senso, iniziativa da definire per questo quasi folle, sarebbe stata punita gravissimamente, senza atti che avrebbero potuto scoprire il capo della matassa, con isolamenti, disprezzi, danni alla carriera, totale emarginazione. Senza contare che la memoria degli uomini per il passare degli anni, specie se vi sono interessi quotidiani da tutelare, s'affievolisce e s'annulla; senza contare poi che i singoli in una vicenda di tali dimensioni comunque sarebbero stati a conoscenza soltanto di una parte minima, e le loro versioni sarebbero state immediatamente non tenute in conto, se non irrise. Anche se un tal pericolo era stato considerato e in via di prevenzione, da parte di coloro che dovevano tenere il segreto, erano stati mandati i vari Sinigaglia che avrebbero impedito ogni discernimento tra vero e falso.

Di fronte a una tale situazione perciò non si sarebbero dovute determinare necessità estreme di soppressioni, se non nei casi eccezionali di testi diretti, tecnici, in possesso di larga parte dei fatti. Di testi cioè fonti, non smentibili o da mostrare come usciti di senno.

**Capitolo I**  
**I casi risultati non collegati alla vicenda di Ustica.**

## **1. La morte del colonnello Tedoldi.**

Qui a seguire la successione, in ordine cronologico, delle morti cosiddette sospette.

Il colonnello dell'AM Pierangelo Tedoldi – di cui a lungo s'è parlato nel capitolo dedicato alla base di Grosseto – decedeva in data 3 agosto 80 a seguito di incidente stradale accaduto sull'Aurelia all'altezza del km 133.900. All'ufficiale era stato assegnato il comando dell'aeroporto di Grosseto in successione al colonnello Tacchio Nicola, comando che alla data della morte però non aveva ancora assunto. Il 27 giugno 80 non fu interessato in alcun modo all'incidente del DC9 Itavia nè tanto meno a quello del MiG 23. Non emerge perciò alcun suo collegamento con la strage ed eventi connessi. Le modalità dell'incidente sono state con precisione ricostruite dalla polizia stradale, che avendo determinato le rispettive colpe dei conducenti – il veicolo condotto dal Tedoldi aveva superato la linea di mezzera invadendo la opposta corsia – non ravvisò nel caso assolutamente alcun aspetto doloso a carico di terzi.

A meno di non supporre che in quell'aeroporto sussistessero ancora nell'agosto di quell'anno prove di una verità difforme da quella ufficiale; che quel colonnello ne fosse venuto a conoscenza; che comunque egli non fosse persona “affidabile” nel senso nel senso che avrebbe potuto denunciarle all'AG o alla pubblica opinione. Ma senza queste prove o indizi, cade ogni sospetto su questo evento.

## **2. La morte del capitano Gari.**

Altra morte “strana” in zona è quella del capitano dell'AM Maurizio Gari, deceduto il 9 maggio 81 a seguito di infarto a Grosseto, ove risiedeva. Anche su tale evento s'è scritto, ed in dettaglio, nel capitolo di Grosseto. L'ufficiale nel 1980 era capo controllore di sala operativa della Difesa Aerea presso il 21° CRAM di Poggio Ballone, e proprio la sera dell'incidente del DC9 era in servizio. Dalle poche conversazioni telefoniche che sono state rintracciate si denota un particolare interessamento dell'ufficiale per l'incidente del DC9 Itavia. Certamente la sua testimonianza sarebbe stata di grande utilità all'inchiesta, anche sulla base di quanto accertato attraverso l'interpretazione dei dati radaristici e le tante scoperte sulla sala operativa da lui comandata, in cui quella sera prestavano servizio di certo il maresciallo guida caccia De Giuseppe, e con ogni probabilità il maresciallo Dettori. Ma allo stato non si ravvisa alcun

relazione tra quanto egli può aver saputo quella sera e la causa mortis che appare naturale, anche se egli era di giovane età e non affetto da cardiopatie. A meno di supporre, ma oggi senza prove, che il peso delle sue conoscenze o una qualche minaccia a causa di esse, non abbiano determinato quel danno imprevedibile all'apparato cardiaco.

### **3. La morte del sindaco Finetti.**

Anche la morte del sindaco del Comune di Grosseto in carica nell'80, Giovanni Battista Finetti, avvenuta il 23 gennaio 83 – pure su questo fatto s'è detto sotto Grosseto –, è stata inclusa nella lista. Essa avviene in conseguenza di incidente stradale sulla statale Scansanese nel Comune di Istia d'Ombrone. Le indagini di polizia esclusero condotte dolose nella determinazione dell'evento. Il sindaco era di ritorno da un impegno politico in un comune nei pressi del capoluogo; si era fermato casualmente all'altezza di un bar tabaccheria, sito sull'altro lato della strada. Nell'attraversare la carreggiata fu, ancor più casualmente, investito da un ciclomotore, condotto da un giovinetto, che procedeva in senso contrario a quello tenuto dall'autovettura del Finetti. Assolutamente quindi nessuna connessione con la vicenda di Ustica. Il sospetto aveva preso le mosse dal fatto che era opinione corrente che il Sindaco fosse venuto a conoscenza di fatti verificatisi quella sera del 27 giugno 80 all'aeroporto della città, probabilmente nati da confidenze di un ufficiale AM; notizie che lo stesso Finetti avrebbe riferito ad altri.

A parte l'insostenibilità di un piano così complesso come quello che avrebbe dovuto porre in essere il conducente del ciclomotore ed altri con lui: ché se si fosse dovuto adottare lo stesso metodo con ciascuno che è a conoscenza di particolari su Ustica, le morti sarebbero state a non finire.

### **4. La morte del maresciallo Zammarelli.**

Anche il maresciallo dell'AM Ugo Zammarelli è morto il 12 agosto 88 in conseguenza di incidente stradale a Lamezia Terme. Fu investito, mentre passeggiava da una motocicletta condotta da un tossicodipendente anche lui deceduto a causa dell'incidente. L'unico, debolissimo, aggancio al fatto potrebbe essere stato il suo servizio nel SIOS all'epoca, presso il distaccamento di Cagliari. Ma le indagini hanno acclarato che non è stato

mai testimone di alcun fatto inerente la caduta del DC9 e quella del MiG libico; nè è emerso che egli fosse a conoscenza, di circostanze di questi due eventi.

## **5. La morte degli ufficiali Naldini e Nutarelli.**

Anche la morte – di cui s'è già a lungo scritto a proposito della base di Grosseto – dei due ufficiali dell'AM, componenti della pattuglia delle Frecce Tricolori, colonnelli Mario Naldini e Ivo Nutarelli – avvenuta il 28 agosto 88 nel catastrofico incidente in occasione di una manifestazione aerea alla base NATO di Ramstein, in Germania, con 59 morti e 368 feriti – è stata fatta discendere dalla strage di Ustica. E qui dando un fondamento alla connessione con il fatto che nel 1980, come è emerso in più punti dell'inchiesta, i due ufficiali piloti, del gruppo intercettori, in servizio presso l'aeroporto di Grosseto, la sera del 27 giugno 80 fossero in volo su F104, fino a 10 minuti circa prima della scomparsa del DC9 Itavia – il loro atterraggio all'aeroporto di Grosseto è registrato alle 20.45 e 20.50 locali –; che questo velivolo, insieme ad altro con ogni probabilità quello dell'allievo, avesse volato per lunga tratta di conserva al velivolo civile; che durante questo percorso e al momento dell'atterraggio avesse squocato i codici di emergenza. Di certo i due erano a conoscenza, come s'è dimostrato, di molteplici circostanze attinenti al DC9 e a quei velivoli che volavano in prossimità di esso. Ma non v'era stato nel corso degli anni alcun segno di cedimento da parte dei due, se non qualche battuta, pronunciata in ambienti ristretti e che in breve tempo s'era estinta senza alcun seguito. E poi poteva esserci la testimonianza dell'allievo. In vero però costui è apparso sempre terrorizzato negli interrogatori e un suo cedimento sarebbe stato sopraffatto da dichiarazioni in senso contrario dei suoi trainers; che restavano così con i soli che avrebbero potuto apportare, e in veste più che qualificata, elementi preziosi nella ricostruzione di fatti. Quello che però non convince è la sproporzione tra fini e mezzi, e cioè che si dovesse cagionare una catastrofe – con modalità peraltro incerte nel conseguimento dell'obbiettivo, cioè l'eliminazione di quei due testimoni per impedirne rivelazioni. Si deve perciò concludere che allo stato non sussiste nè prova logica nè prova di fatto degli ulteriori passaggi e cioè che il disastro di Ramstein fosse stato cagionato e realizzato per chiuder la bocca di quelli che erano a conoscenza di fatti di rilievo, prodromici alla strage di Ustica.

## **6. La morte del maresciallo Muzio.**

Il maresciallo AM Antonio Muzio è deceduto il 1° febbraio 91 a seguito di omicidio consumato a Vibo Valenzia. Nel 1980 era in servizio alla torre di controllo dell'aeroporto di Lamezia Terme. Ma questo non era un osservatorio privilegiato sulla caduta del DC9. Al più il sottufficiale potrebbe essere venuto a conoscenza di fatti attinenti a quella del MiG, e di mene del capitano Inzolia e del maresciallo Malfa. Ma non è emersa in positivo alcuna connessione con gli incidenti del DC9 e del MiG libico.

## **7. La morte del tenente colonnello Marcucci.**

E' questo un episodio portato nel processo dalle dichiarazioni di Ciancarella Mario, che a lungo s'è battuto perchè si facesse luce sulle cause di questa morte. Su queste battaglie s'è detto sotto il capitolo di Pratica di Mare.

Il tenente colonnello AM Sandro Marcucci decedette il 2 febbraio 92 a seguito di incidente aereo in un servizio di antincendio. Nel 1980 era in servizio quale ufficiale pilota presso la 46° Aerobrigata di Pisa. Le indagini hanno però accertato che egli era a conoscenza di vicende del DC9 solo de relato. Sulla sua morte ha indagato e a lungo, la magistratura competente per territorio, che però non ha mai ravvisato azioni od omissioni dolose di terzi a causa dell'incidente. Restano le argomentazioni del Ciancarella, ma sul loro valore già s'è scritto.

## **8. La morte del maresciallo Pagliara.**

Il maresciallo AM Antonio Pagliara è deceduto il 2 febbraio 92 a seguito di incidente stradale accaduto in provincia di Lecce mentre viaggiava a bordo della sua autovettura. Nel 1980 era in servizio con funzioni di controllore di Difesa Aerea al 32° CRAM di Otranto. Solo il servizio presso questo sito potrebbe aver determinato il lui una qualche cognizione di circostanze relative al MiG 23. Ma le indagini hanno concluso per la casualità dell'incidente e quindi escluso qualsiasi collegamento con le cadute sia del DC9 Itavia che del MiG libico.

## **9. La morte del generale Boemio.**

Il generale AM Roberto Boemio è stato ucciso il 12.01.93 a Bruxelles ove si trovava per lavoro come consulente dell'Alenia. Nell'80 era Capo di Stato Maggiore presso la 3<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari – nel relativo capitolo se n'è più diffusamente detto –. Esaminato già per entrambi gli incidenti aerei del 27 giugno e del 18 luglio 80, sicuramente altra sua testimonianza inerente gli incidenti aerei in disamina, a seguito delle risultanze istruttorie emerse dopo le sue prime dichiarazioni, sarebbe risultata di grande utilità. Ma la magistratura belga a tutt'oggi – pur avendo imboccato nelle prime indagini la pista di un tentativo di rapina ad opera di extracomunitari mediterranei – non ha risolto il caso.

Da rammentare soltanto che il generale aveva prestato servizio anche presso la NATO. Quella sera era stato a cena con un suo amico Sulprizio, Giorgio, anch'esso consulente, già ufficiale dell'AM. Nel sedile posteriore della sua vettura fu rinvenuta documentazione NATO classificata. Ma tutto questo non appare assolutamente sufficiente a legare la sua morte con la conoscenza di circostanze non scoperte su Ustica.

## **10. La morte del maggiore medico Totaro.**

Il maggiore medico AM Gian Paolo Totaro, s'è suicidato il 2 novembre 94 per impiccagione. Nel 1980 era in servizio presso la base delle Frecce Tricolori a Ghedi. Le modalità dell'atto – la corda era attaccata a una sbarra poco più di un metro all'altezza – avevano indotto a qualche sospetto sulla realtà di un'azione suicidiaria. Ma gli accertamenti compiuti hanno escluso qualsiasi coinvolgimento diretto e indiretto con l'incidente del DC9 Itavia ed hanno determinato con sufficiente sicurezza come causa del gesto una profonda delusione sentimentale, sofferta dall'ufficiale proprio in quel periodo.

\* \* \* \* \*

**Capitolo II**  
**I decessi per i quali permangono indizi**  
**di collegamento con il disastro del DC9**  
**e la caduta del MiG.**

## **1. La morte del maresciallo Dettori.**

Restano due altri suicidi per impiccagione, quelli dei marescialli AM Dettori e Parisi.

Il maresciallo dell'AM Mario Alberto Dettori, come già s'è detto, fu trovato impiccato ad un albero il 31 marzo 87 sul greto del fiume Ombrone nei pressi di Grosseto. Il sottufficiale nell'80 era controllore di Difesa Aerea presso il 21° CRAM di Poggio Ballone. La sua vicenda è stata descritta nella parte dedicata a questo CRAM. Restano indizi che egli fosse in servizio la sera del disastro in sala operativa, che sia stato teste di quanto avvenuto e "visto" da quel radar, che si sia o sia stato determinato in lui una mania di persecuzione per i fatti in questione, specie nel periodo di missione in Francia. Se ha visto quello che mostravano gli schermi di quel CRAM, che aveva visione privilegiata su tanta parte della rotta del DC9 e di quanto intorno ad esso s'è consumato, se ne ha compreso la portata, al punto tale da confessare a chi gli era più vicino che quella sera s'era sfiorata la guerra, ben si può comprendere quanto grave fosse il peso che su di lui incombeva. E quindi che, in uno stato di depressione, si sia impiccato. O anche – dal momento che egli stava diffondendo le sue cognizioni, reali o immaginarie, e non fosse più possibile frenarlo – che sia stato impiccato.

Ma s'è detto delle indicazioni ed indizi. Sui singoli fatti come sulla loro concatenazione non si raggiunge però il grado della prova.

## **2. La morte del maresciallo Parisi.**

Il maresciallo Franco Parisi fu trovato impiccato il 21 dicembre 95 ad un albero di un suo piccolo fondo alla periferia di Lecce. Nell'80 era controllore di Difesa Aerea presso la sala operativa del 32° CRAM di Otranto. In relazione all'incidente del DC9 Itavia la sera del 27 giugno 80 non risulta essere stato in servizio; era invece di turno la mattina del 18 luglio 80, quando sarebbe avvenuto l'incidente del MiG 23 libico. La sua vicenda è stata descritta nella parte dedicata al CRAM di Otranto. Per quest'ultimo incidente erano emerse al tempo del suo primo esame testimoniale, nel settembre 95, palesi contraddizioni nelle sue dichiarazioni, così come s'erano verificati incresciosi episodi con ogni probabilità di minacce nei suoi confronti. Citato a comparire una seconda volta, il 10 gennaio 96, Parisi muore qualche giorno dopo aver ricevuto la convocazione.

Come ben si vede analogie forti con il caso Dettori. Entrambi marescialli controllori di sala operativa in centro radar. Entrambi in servizio, il Dettori con alta probabilità il Parisi con certezza, dinnanzi ai PPI, con funzioni delicatissime, rispettivamente la sera e la notte del 27 giugno e il mattino del 18 luglio. Venuti a conoscenza di fatti diversi dalle ricostruzioni ufficiali, rivelano la loro conoscenza in ambiti strettissimi, ma non al punto tale da non essere percepita da ambienti che li stringono od osteggiano anche in maniera pesante. E così ne restano soffocati.

E quindi, anche se non si raggiunge la prova di atti omicidari, resta che gli atti di costoro, se suicidî, furono determinati da stati psichici di profonde prostrazioni connesse con gli eventi.

\* \* \* \* \*

**Capitolo III**  
**Conclusioni.**

Questo delle morti sospette è un capitolo che avrebbe meritato maggior lunghezza. Come s'è detto anch'esso connota questa inchiesta e la rende sui generis, persino al confronto di altre per similari delitti di strage.

E' bene però su tanti episodi recidere immediatamente, così come si è fatto, ogni collegamento sia di pura che interessata fantasia. La maggior parte dei decessi che molti hanno definito sospetti, di sospetto non hanno alcunchè. Nei casi che restano si dovrà approfondire – e in tal senso non mancheranno le magistrature competenti per territorio, che già hanno preso in considerazione comportamenti dolosi – giacchè appare sufficientemente certo che coloro che sono morti erano a conoscenza di qualcosa che non è stato mai ufficialmente rivelato e da questo peso sono rimasti schiacciati.

\* \* \* \* \*