

Capitolo II
L'ipotesi dell'esplosione interna.

1. Premessa.

L'inchiesta ha seguito per anni la pista dell'esplosione interna. A far tempo quanto meno dalle prime risultanze della Commissione Luzzatti, allorchè questo collegio, scartando l'ipotesi del cedimento strutturale, s'avviò verso quella dell'esplosione come causa della precipitazione del velivolo.

Quella dell'esplosione di ordigno collocato sull'aeromobile era in particolare sostenuta da due fattori collegati. In primo luogo le argomentazioni di connessione con la strage di Bologna del 2 agosto successivo. E ciò sia per la prossimità temporale dei due eventi – solo 35 giorni –, sia perché il velivolo era partito da Bologna e in quell'aeroporto secondo questa ipotesi sarebbe stato collocato con ogni probabilità l'ordigno, sia perché la matrice della strage – al di là dell'abborracciata rivendicazione della prima – appariva in entrambe essere il terrorismo di destra. In secondo luogo perché le perizie esplosivistiche mostravano analogie tra le composizioni delle miscele. Connessioni che apparvero a tal punto strette da determinare un ulteriore passo nell'ipotesi e cioè che la prima strage fosse un messaggio al Governo e alle istituzioni del Paese, messaggio non compreso o malinteso, cosicché sarebbe stato necessario a brevissima distanza di tempo ripeterlo.

La rivendicazione, come s'è detto, era falsa; la persona indicata come obiettivo dell'attentato – e cioè l'estremista di destra Marco Affatigato – era vivo e vegeto; s'era rifugiato in Francia e non s'era mai determinato ad intraprendere quel volo. Ma non solo era falsa; era anche, per il fatto stesso dell'esistenza in vita dell'Affatigato, immediatamente smentibile così come di fatto nell'ambito di poche ore avvenne.

La Commissione Luzzatti non si decise, principalmente a cagione della scarsità dei reperti di cui al tempo disponeva, tra esplosione d'origine interna ed esplosione d'origine esterna. Il collegio Blasi invece si spaccò su questo dilemma. O più precisamente: nel primo elaborato, quello depositato il 17.03.89 concluse all'unanimità per l'esplosione esterna ovvero per l'azione di un missile con esplosivo ad alto potenziale, esploso con probabilità in corrispondenza della parte anteriore dell'aeromobile. Dopo che gli furono rivolti i noti quesiti supplementari sull'aereo estraneo, sulla testa di guerra del missile e la sua provenienza, essa si divise. Tre membri del collegio confermarono che il velivolo era precipitato a causa di un missile a guida semiattiva o passiva, di tipo avanzato, probabilmente aria-aria a medio raggio. I restanti due conclusero invece asserendo che l'incidente era attribuibile ad esplosione all'interno del velivolo per la presenza di bomba a bordo. Proprio per effetto di questa gravissima

frattura, l'istruttore s'indusse, com'è noto, a nominare un nuovo collegio dotato anche di esperti internazionali. Anche questo collegio, che per comodità s'è sempre chiamato Misiti, nuovamente, proprio su tale causa prima dell'evento, si spaccò. Da un lato coloro che decisero per la bomba, dall'altro coloro che invece conclusero affermando la possibilità di uno scenario esterno.

Non solo; altri collegi interloquirono, oltre i tecnici, su questo passaggio tra i più delicati dell'intera inchiesta, primi tra gli altri l'esplosivistico e il metallografico-frattografico, come già s'è detto in altre parti di questo provvedimento. Cosicché mai è venuta meno nell'inchiesta l'attenzione sull'ipotesi dell'ordigno interno e conseguentemente sulle organizzazioni, o i singoli, che ne avrebbero deciso ed eseguito la collocazione sul DC9 Itavia.

Sul piano dei fatti sono state battute più piste – e per tutta la durata dell'istruzione sia perché apparivano le dette analogie con Bologna, sia perché dalle perizie, sino alla Misiti, venivano indicazioni in pro di questa ipotesi. In primo luogo quella che emerse sin dalle prime battute dell'istruttoria cioè quella del gesto suicida ad opera di un funzionario di banca padovano, afflitto da vicissitudini coniugali a cui era stato anche diagnosticato un tumore. Se ne è già parlato nella prima parte e se ne concluse per più ragioni – guarigione del linfoma, nuova vita sentimentale e fortissimo attaccamento ai figli – che essa non aveva fondamento. (v. vicenda Zanetti Emanuele Libro I-Titolo 1-Cap.I.4.1).

Un'altra pista che partiva da origini puramente terroristiche ha condotto a complesse indagini sia sull'estremismo nero che su ambienti libici, perché sovente e in più sedi si erano sostenute matrici in questi terrorismi, quando non si era ipotizzato un collegamento di entrambi – anche in requisitoria si è argomentato su questa ipotesi e questo GI l'ha presa in considerazione e vagliata.

2. La situazione dell'aeroporto di Bologna.

La supposizione di un atto terroristico presupponeva un inizio della condotta all'aeroporto di Bologna – anche se non si escludeva la possibilità di primi atti in quello di Palermo o in altri precedenti scali del DC9. Quindi accertamenti sulle possibilità di introdurre nell'aeroporto e sull'aereo un ordigno esplosivo. Il problema se lo pose in particolare la Commissione Pratis, le cui indagini in tal senso furono raccolte nel capitolo III della Relazione finale dal titolo “Accertamenti relativi alle misure di

sorveglianza alla partenza del velivolo e sulla eventuale presenza a bordo di oggetti esplosivi”. Le investigazioni della Commissione si svolsero su due aree: quella delle eventuali carenze nella sorveglianza e sicurezza dell’aereo nella fase precedente alla partenza e quella delle risultanze in possesso dei servizi di sicurezza e degli organi di polizia “relativamente ad eventuali supposti attentati terroristici o ad altre emergenze che comunque avevano fatto sospettare la presenza a bordo di oggetti esplosivi”.

Sul primo punto la Pratis concluse per la possibilità, anche piuttosto alta, di collocazione a bordo di un ordigno. Perché “non è una serata tranquilla. Un forte temporale si abbatte sull’aeroporto e costringe a rifugiarsi al coperto tutti coloro che erano all’aperto sui piazzali, riducendo anche la visibilità in quelle ore serali. La vigilanza sui piazzali dello scalo nazionale di Bologna è piuttosto limitata – sull’ampia area, dove sono le sei piazzole di sosta dei velivoli, circolano i mezzi dell’assistenza, le autobotti per rifornimento carburante, i mezzi per lo scarico dei passeggeri, delle valigie, dei colli spediti – e circolano anche i mezzi per il carico dei velivoli. Può anche darsi che, dopo lo scarico dei bagagli o delle merci, i portelli degli appositi vani siano rimasti aperti, incustoditi in attesa dell’arrivo del nuovo carico (costituito poi da 44 valigie e 7 colli spediti). L’I-Tigi è sulla piazzola n. 6, la più lontana, quella che è meno in vista. A parte – pertanto l’eventualità della presenza in cabina di ordigno esplosivo, in considerazione della situazione sopradescritta, non si potrebbe del tutto escludere che persone estranee, malintenzionate, approfittando della scarsa vigilanza possano essersi avvicinate all’aereo per collocarvi in un modo o nell’altro una carica esplosiva. Nulla di positivo è emerso tuttavia a questo proposito, anche se sono state fatte via via supposizioni sia su possibili attentati terroristici sia, più genericamente, sulla presenza a bordo di oggetti esplosivi”. E proprio su questa seconda direzione le indagini verso il S.I.S.MI, la Polizia di Stato, il CESIS, da cui emersero le piste Zanetti, Affatigato e Tricomi e dello zoppo dell’aeroporto di cui già s’è detto.

Le conclusioni s’erano poggiate su considerazioni in merito al movimento dei velivoli sull’aeroporto quella sera e al numero dei dipendenti addetti alle operazioni di scalo. Si accertò che il movimento s’era avvicinato come segue: il volo IH791 atterra alle ore 18.20 e viene parcheggiato alla piazzola n.5; il volo BM 1135 atterra alle ore 18.36 e viene parcheggiato alla piazzola n.4; il volo IH515 atterra alle 19.03 e viene parcheggiato alla piazzola n.3; il volo IH881 atterra alle ore 19.08 e viene parcheggiato alla piazzola n.6 (è l’I-Tigi che proviene da Palermo). Alle 19.40 cominciarono le partenze dei quattro velivoli, partenze che si susseguirono rapidamente nell’ambito di 28 minuti. Alle 19.40 parte il volo

IH 803; alle 19.45 parte il volo IH 896; alle 19.50 parte il volo BM 1136; alle ore 20.08 parte il volo IH 870, l'I-Tigi per Palermo.

Si accertò, sugli addetti alle operazioni di scalo, che fino alla fine di maggio 1980, la società Itavia aveva gestito in proprio tutte le operazioni di scalo per il traffico dei propri velivoli su quella sede. Sorta la società Asaer, con il compito di assicurare tutti i servizi di scalo e per tutti gli utenti in quella aerostazione, l'Itavia in data 27 maggio 80, aveva sottoscritto un accordo con detta società per il passaggio diretto alla Asaer di 49 propri dipendenti a decorrere dal 1° giugno 1980. Fra questi erano stati compresi funzionari, impiegati ed operai che, quali dipendenti della Asaer erano stati destinati nella nuova organizzazione a compiti e responsabilità presumibilmente uguali o analoghi a quelli che avevano svolto nella Itavia. L'organizzazione della Asaer comprendeva: un direttore Asaer, un capo servizio operativo, un capo scalo, sei capi turno, personale addetto all'imbarco dei passeggeri, personale addetto al carico dei bagagli, personale addetto al carico merci. Il 27 giugno 80 erano di servizio due capi turno (entrambi ex Itavia). Ne deduceva la Commissione che a parte le conseguenze di questo trasferimento di attività, pur sempre potrebbe essere rimasta alla società Itavia la responsabilità della assistenza tecnica specializzata ai propri velivoli, dell'assistenza agli equipaggi presenti, del controllo in senso lato sulle attività che coinvolgevano, e che ben potesse essere accaduto per il fatto che una parte notevole del personale della Asaer aveva lavorato fino al mese precedente come dipendente Itavia, che questa Società si fosse indotta ad affidare fiduciarmente ad alcuni di essi taluni controlli che erano propri della Itavia. La sera del 27 giugno 80 negli uffici dell'Itavia sull'aeroporto di Bologna non era presente nessun funzionario o impiegato della società. Solo sul piazzale di sosta dei velivoli erano presenti prima due, poi tre operai specializzati, secondo le dichiarazioni allegare nella relazione Luzzatti – oppure quattro tecnici secondo quanto comunicato dal Ministero dei Trasporti, il cui compito era di provvedere al rifornimento dei velivoli, contattare gli equipaggi in arrivo o in partenza per avere o comunicare lo stato di efficienza dei velivoli, riordinare le cabine passeggeri. Uno di questi uomini era sempre in ufficio per rispondere alle chiamate telefoniche o con interfonico.

Le indagini di questa inchiesta accertavano invece un numero di circostanze di gran lunga superiore, molte delle quali di segno contrario a quanto rilevato dalla Pratis.

Polizia giudiziaria nell'immediatezza del fatto acquisiva, secondo richiesta della Procura di Bologna, copia del piano di carico, dei tagliandi di volo, delle lettere di vettura, delle lettere di trasporto merci, dello stralcio del Q.D.B. cioè del quaderno di bordo, sul quale erano annotate le

eventuali avarie rilevate in sede di controllo tecnico. Acquisiva altresì copia del piano di volo nella parte concernente il volo in questione e cioè l'IH870. Acquisiva infine le liste dei passeggeri e delle merci imbarcate. Assumeva a sommarie informazioni il direttore dell'aeroporto "Marconi" e del controllore di volo al momento del decollo dell'aereo. Accertava che l'aeromobile non aveva effettuato, all'atto dello scalo in quell'aeroporto, alcun rifornimento di carburante, avendo il comandante ritenuto sufficienti le scorte già immagazzinate; che il velivolo non registrava eccedenze di carico rispetto a quelle specificamente previste; che all'atto dei controlli non erano risultate discrepanze fra il numero dei passeggeri imbarcati e l'attribuzione dei bagagli a mano né anomalie – nel corso di tali controlli erano state trovate nella borsa di un passeggero due paia di forbici per parrucchiere, prelevate dagli agenti operanti e fatte stivare tramite impiegato dell'Itavia; ed era stato altresì notato che tra i passeggeri vi erano due Carabinieri ed una Guardia di Sicurezza in abito civile – che la presenza a bordo del noto Affatigato era notizia priva di fondamento (v. rapporto Digos Bologna, 02.07.80).

Esaminato il direttore titolare della circoscrizione aeroportuale di Bologna, all'epoca del fatto e al momento dell'escussione, questi ha confermato che le sei piazzuole per aeroplani commerciali hanno conservato la ubicazione e la numerazione dell'80 e che l'allora posto di polizia, ora commissariato, era sito proprio dinanzi alle piazzuole centrali cioè la n.3 e la n.4. Ha precisato che l'I-Tigi, in arrivo da Palermo, ha aperto le porte alle 19.04 e le ha richiuse in partenza per Palermo alle 20.02, e che non è mai rimasto incustodito nel periodo di transito in quanto alle operazioni di sbarco passeggeri e scarico bagagli e merci avevano fatto seguito le pulizie dell'aeromobile, lo scambio di consegne tra i due equipaggi – che avviene in prossimità dell'aereo – e quindi le operazioni di imbarco passeggeri e di carico bagagli e merci. Su quest'ultima operazione rilevava che alcuni dei colli merci erano particolarmente pesanti – uno da 130 chili, un secondo da 64, un terzo da 40, un quarto da 30 – per cui di sicuro erano stati impiegati fork-lifts, più operai e non breve tempo. Quanto alle ispezioni dei bagagli e dei passeggeri dichiarava che per il bagaglio a mano funzionava un Rx Fep-2000; per il bagaglio stivato non v'era, come in tutti gli aeroporti italiani, alcun controllo; per le persone metal-detector ad arco e uno a mano per la perquisizione personale (v. esame Costa Gaetano, GI 26.09.90).

Il maresciallo comandante all'epoca del posto di polizia, riferiva sulla situazione di vigilanza. Durante le operazioni di imbarco vigilava di norma una guardia sul piazzale armata di mitra. Vi era poi una postazione collocata secondo la disponibilità al termine delle piazzuole nei pressi

dell'aeroclub, postazione formata da una camionetta con uomo armato a bordo. Venivano effettuati altresì dei giri di ricognizione con camionetta intorno al perimetro dell'aeroporto. Questo perimetro era stato sempre recintato con bastoni e fili di ferro (v. esame Zangara Francesco, GI 26.09.90).

Anche altri ricorda questa protezione specificando che in alcuni tratti del perimetro, come quello lungo la strada del Triumvirato, addirittura essa era costituita da cavalli di Frisia. Il bagaglio appresso era controllato mediante ispezione manuale; le persone dovevano passare attraverso "pannelli" rilevatori di metallo, il bagaglio stivato non era all'epoca, come è sempre stato, controllato. Solo se c'era divario tra passeggeri e bagagli, si procedeva all'operazione cosiddetta di riconoscimento bagaglio ad opera dei passeggeri stessi; i bagagli non riconosciuti non venivano fatti imbarcare. Le piazzuole di parcheggio erano antistanti l'ufficio di polizia, cosicchè la vigilanza sugli aeromobili poteva essere compiuta anche attraverso le vetrate del posto di Polizia (v. esame Manzo Antonio, GI 26.09.90).

Precisi e concordi anche i dipendenti Itavia e quelli Asaer. Il caposcalo di Bologna all'epoca ricorda che quel velivolo – per cui diresse tutte le operazioni, tra cui quella d'imbarco – sostò nella piazzola n.4 proprio antistante i locali dell'aerostazione. Durante tutto il periodo di sosta è stato sempre "presenziato" da personale dell'Itavia e della società che gestiva i servizi aeroportuali. Il capo equipaggio smontante, cioè il comandante Palagi, è rimasto a bordo di sicuro per un quarto d'ora dopo l'atterraggio e lo sbarco dei passeggeri e delle merci, al fine di "chiudere il volo" e cioè per adempiere a tutti gli incumbenti necessari per il passaggio delle consegne al capo equipaggio montante e cioè il comandante Gatti. I dati di consegna sono stati da costui poi forniti all'impiegato di rampa che è la prima persona a salire a bordo dopo lo sbarco dei passeggeri. Subito dopo l'impiegato di rampa sono saliti gli addetti alle pulizie che procedono sempre a queste operazioni ogni qualvolta il volo supera la durata di un'ora – Palermo-Bologna durava un'ora e quindici. Sotto bordo si sono mossi gli operai addetti al carico e l'impiegato di rampa, il quale deve controllare che il carico sia effettuato secondo le istruzioni dell'addetto al bilanciamento. V'è stato poi anche il tecnico di turno che ha compiuto l'obbligatoria istruzione di transito ovvero ha preso visione del quaderno tecnico di bordo per leggerne gli appunti del Comandante e procedere alle riparazioni delle avarie segnalate. Egli stesso, il capo-scalo, era salito quel giorno a bordo di quell'aereo ed aveva letto sul detto quaderno all'ultima pagina la formula N.I.L., cioè "No Items on List" tutto ok. In effetti questo quaderno è stato recuperato sul fondo del mare e recava all'ultima pagina tale scritta. Nella

sua esperienza, concludeva il teste, per un aeroplano in transito non v'è assolutamente un tempo in cui resta incustodito (v. esame Fiume Claudio, GI 26.09.90).

Sono stati sentiti anche gli operai addetti alle operazioni di scarico e carico merci. L'aereo era di sicuro parcheggiato in una delle piazzuole antistanti l'aerostazione ed in particolare l'ufficio di polizia. All'epoca non c'erano i rulli e i colli si caricavano a mano, a parte i più pesanti per cui si usava un "muletto". Dal deposito all'aereo si usava un trattore. I bagagli furono caricati nella stiva posteriore, le merci in quella anteriore; per la precisione questa stiva era divisa in due parti: la prima verso il muso dell'aereo, la seconda verso la coda; le merci furono caricate nella seconda. Procedettero, a causa del ritardo, allo scarico immediatamente dopo l'atterraggio e altrettanto immediatamente dopo iniziarono le operazioni di carico. Rimasero poi sotto l'aereo perché avevano anche l'incarico di togliere immediatamente prima del rullaggio i cd. "tacchi", e cioè quei cunei che frenano l'aereo, uno di gomma per le ruote anteriori ed uno di ferro per due delle quattro ruote posteriori; "tacchi" necessari al Marconi di Borgo Panigale, perché il suo piazzale è in leggera discesa. Entrambi questi testi hanno dichiarato di essere sicuri che quell'aereo durante la sosta a Bologna non è mai rimasto incustodito (v. esami Guerzoni Massimo e Vicinelli Maurizio, GI 26.09.90). Guerzoni ha anche controllato che fossero state fatte le pulizie a bordo. Questa operazione, quando i tempi stringono, poteva essere ridotta a dieci – quindici minuti. Al termine di questa ispezione ha notato il Comandante montante entrare nella cabina di guida (v. esami Guerzoni Massimo, GI 26.09.90, 12.11.90 e 13.05.92).

Polizia giudiziaria nuovamente richiesta da questo Ufficio ha accertato mediante acquisizione di documenti ed escussione di funzionari dell'aeroporto, sottufficiali di Polizia, della Guardia di Finanza, impiegati ed operai dell'Asaer, le seguenti circostanze di fatto.

1) l'aereo DC9, denominato I-Tigi dell'Itavia, il cui arrivo a Bologna, proveniente da Palermo era previsto per le ore 17.30 del 27.6.80, giunse invece alle 19.04, con 94 minuti di ritardo e ripartì alle ore 20.08, quindi con 113 minuti di ritardo rispetto all'orario di partenza, previsto per le ore 18.15. Gli ulteriori 19 minuti di ritardo sarebbero stati accumulati a causa della priorità accordata alla partenza di altro aereo, anch'esso in ritardo, diretto a Ciampino.

2) All'atto dell'atterraggio, l'aereo andò a sostare certamente nella parte centrale del piazzale antistante l'aerostazione, corrispondente alle piazzole 3 e 4 (i testi non sanno essere più precisi), posizionandosi con la prua rivolta all'edificio, distante circa 65 metri.

3) Terminate le operazioni di atterraggio, il Comandante dell'equipaggio "smontante", Paolo Palagi, si è intrattenuto ancora per circa un quarto d'ora a bordo al fine di adempiere a tutte le incombenze occorrenti per il passaggio delle consegne (v. deposizione Fiume, 26.09.90). Nel frattempo venivano portate a termine le operazioni di sbarco dei passeggeri e scarico bagagli. Una volta sbarcati i passeggeri e i membri dell'equipaggio, venivano compiute le operazioni di pulizia interna del velivolo. Quasi contemporaneamente iniziavano le operazioni di carico del bagaglio in partenza. Durante tali operazioni, protrattesi dalle 19.15 circa alle 19.45, ora in cui si erano imbarcati i passeggeri in partenza (v. relazione servizio Renzi/Piccoli del 27.6.80) si riteneva che – stando alla quasi unanimità dei testi – in prossimità dell'aereo fosse sempre stato presente qualche addetto alle incombenze sopradescritte. Dopo l'imbarco dei passeggeri e fino al rullaggio del velivolo sulla pista per il decollo, erano presenti certamente il tecnico di terra per le segnalazioni di partenza e uno degli operai addetti alla rimozione dei blocchi dalle ruote. L'aereo non effettuò rifornimento di carburante.

4) I controlli di polizia, in ambito aeroportuale venivano effettuati da personale del posto di polizia ivi istituito il 1° agosto 70, inglobato organicamente nel commissariato S. Viola e composto da circa 15-16 unità. Oltre ai "normali compiti d'istituto", tale personale doveva curare "il rigoroso controllo dei passaporti e della rubrica di frontiera, l'assistenza ai viaggiatori e la vigilanza in genere nella zona aeroportuale". Tali compiti – attesa l'esiguità dell'organico – non potevano essere svolti contemporaneamente, ma solo alternativamente, di talchè il servizio di vigilanza armata nel perimetro esterno e nell'area aeroportuale potevano essere assicurati da due/tre guardie per turno e solo quando non vi erano aerei in partenza, poiché in questo caso il personale doveva soprattutto procedere al rigoroso controllo dei bagagli portati a mano dai passeggeri tramite l'utilizzazione di un apparato metal-detector fisso e di quelli manuali.

I bagagli da stivare invece, non erano soggetti a controllo, se non dietro esplicita richiesta della Questura, del dirigente del commissariato S. Viola e soprattutto, dal comandante dell'aereo in partenza. L'accesso al piazzale di sosta dei velivoli era dunque vigilato dalle guardie di PS nei varchi adibiti al controllo passeggeri e, ove possibile, da una pattuglia automontata, ovvero da un militare appiedato, armato di mitra. Per il resto, la vastità dell'area, l'inadeguata recinzione, la scarsa illuminazione, la mancanza di telecamere mobili e l'esigua disponibilità di personale, rendevano estremamente difficoltosa la funzione di controllo sull'intera struttura (s.i.t. Zangara, Piccoli, Renzi).

Il giorno 27.06.80, al momento in cui atterrò l'aereo in questione, erano in servizio, con turno 19.00-07.00 le guardie di PS Piccoli e Renzi, che si occuparono esclusivamente del controllo dei bagagli a mano dei passeggeri in partenza per Palermo, sia a mezzo metal-detector, che a vista, tanto da individuare anche un paio di forbici il cui trasporto manuale non era consentito. In quell'occasione non risultano pervenute richieste di controllo sui bagagli da stivare. Le predette guardie assisterono quindi a tutte le operazioni di imbarco dei passeggeri, fino al decollo dell'aereo.

5) In quel frangente prestava servizio presso il varco passeggeri, per i controlli doganali, anche il militare della Guardia di Finanza Rocco Giacomo, poi rilevato, alle 19.30, dal commilitone Nairi Silvio. Entrambi – interpellati – non hanno saputo aggiungere nulla di rilevante ai fini degli accertamenti se non che eventuali estranei nei pressi dell'aereo, sarebbero stati notati (s.i.t. Nairi Silvio).

6) All'epoca non prestavano servizio presso l'aeroporto militari dell'Arma. (v. rapporto Digos Bologna, 17.12.90).

E quindi non sussistevano le condizioni presunte dalla Commissione Pratis, a parte lo stato della recinzione, che di certo in alcun caso avrebbe impedito in modo assoluto l'ingresso nell'area aeroportuale di malintenzionati.

Si è anche accertato tramite l'acquisizione di documentazione ITAV, quali fossero le condizioni meteorologiche sull'aeroporto prima, durante e dopo la permanenza del velivolo. Le precipitazioni furono le seguenti: 00.00/00.30 pioggia debole intermittente; 00.30/01.00 temporale debole con pioggia (mm.02.8); 13.30/15.55 temporale debole con pioggia; 14.55/15.00 pioggia debole intermittente (mm.01.2); 15.20/15.55 temporale moderato con pioggia; 15.55/16.30 temporale debole con pioggia (mm.08.2); 18.22/18.36 temporale moderato con pioggia (mm.01.0) – totale mm.13.2; altri fenomeni di rilievo: 01.00/02.00 temporale senza precipitazioni; 13.05/13.30 temporale senza precipitazioni; 15.10/15.20 temporale senza precipitazioni (v. documentazione AM – servizio meteorologico: allegata al rapporto R.O.CC., 09.05.94). E quindi al tempo della permanenza del velivolo sull'aeroporto non pioveva.

Quanto alla questione della piazzola occupata dall'aeromobile, s'è visto come su di essa non ci sia certezza – 3, 4 o 6 – ma s'è anche appurato come tale posizione debba stimarsi ininfluenza ai fini della “visibilità” dell'aereo, cioè della controllabilità di movimenti intorno ad esso, perché in ogni caso esso distava dall'edificio degli uffici e dal personale su pista sempre soltanto qualche decina di metri.

Se si considera poi che l'aeromobile non fu mai abbandonato, che il comandante smontante attese a bordo quello montante, che vi furono

effettuate anche le pulizie, che nell'interno del velivolo ci fu sempre personale, che nessuna pioggia fece allontanare i presenti, si può dire – a meno che non si sospetti, ma nulla è mai emerso in tal senso, qualcuno del personale – che l'ipotesi della Pratis e di tutti coloro che ne hanno sostenute di analoghe non appare accettabile.

Altra vicenda, che se veritiera, avrebbe potuto costituire fondamento all'ipotesi dell'esplosione interna, è quella del claudicante dell'aeroporto di Palermo, di cui s'è scritto nella prima parte. Ma essa, come già s'è osservato, non ha superato alcun vaglio sia perché non sono emerse prove che quel plico fosse stato preso in consegna da qualcuno dei passeggeri; sia perché appariva impossibile che in una normale busta commerciale potesse essere contenuto un ordigno; sia perché è stato escluso da tutti i collegi peritali che si sono occupati del luogo dell'esplosione, che un ordigno sia esploso in cabina passeggeri.

3. Indagini su ambienti libici in opposizione o collegati con il regime di Gheddafi; su ambienti di estremismo e terrorismo di destra; su ambienti P2 collegati con il regime libico.

Nel corso degli anni dell'istruzione sono state formulate, già s'è detto, ipotesi di attentato organizzato da ambienti libici o a danni di interessi libici, come di attentato ad opera di appartenenti ad organizzazioni di terrorismo od estremismo di destra, come anche di coinvolgimento nella vicenda ed in altre connesse di italiani come il noto criminologo Semerari. Furono di conseguenza disposte: 1. indagini su ambienti di cittadini libici presenti all'epoca della strage sul territorio dello Stato, sia stabilmente che temporaneamente, oppositori o collegati al regime del colonnello Muammar Gheddafi, in particolare di coloro che frequentavano la città di Bologna; 2. su ambienti di appartenenti o di simpatizzanti di organizzazioni terroristiche od anche estremistiche di destra, presenti o comunque in contatto con detta città; 3. su ambienti di esponenti della P2, in particolare del detto Semerari, in collegamento con esponenti del regime libico.

I Carabinieri in esito a complesse indagini estese a tutti i Comandi di Gruppo dislocati sul territorio nazionale nonché al Raggruppamento Operativo Speciale e dopo consultazione del tabulato relativo a riferimenti "libici" esistenti nell'archivio magnetico sulla eversione di destra della Procura della Repubblica – acquisiti agli atti – come della documentazione dell'istruttoria sulla strage di Bologna, accertavano i seguenti dati: in

merito ai cittadini libici (di cui al punto 1 della richiesta 21.04.92 di questa AG) unico personaggio di cui è traccia agli atti è il sedicente agente libico a nome “Roki” o meglio colonnello Ibrahim Miladi, collegato al noto criminologo Aldo Semerari. Agli atti risulta un appunto nel quale il Roki viene indicato come intermediario in un traffico di armi e stupefacenti che attraverso numerosi passaggi giungeva in Italia sull’isola di Pantelleria ove avrebbe avuto luogo lo smistamento delle armi a terroristi europei.

In relazione al quesito 2) dalla consultazione dei fascicoli personali degli appartenenti o simpatizzanti ad organizzazioni di estrema destra (Semerari; Affatigato; Naldi; Fioravanti; Belsito; Cavallini; Bezicheri; Mambro; Vale; Soderini; Ballan; Ciolini; Signorelli; Iannilli; Fachini; Rinani; Vinciguerra; Terracciano; Belmonte; De Francisci; Furiozzi; Von Berger; Monti; Calvi; Maggi; Troia; Danet; Giorgi) emergevano collegamenti dei predetti con la strage di Bologna. In effetti gli atti consultati contenevano notizie riferite in principal modo ai fatti di Bologna e non vi erano che minimi riferimenti o collegamenti con accadimenti avvenuti in data antecedente a detto fatto. Venivano altresì consultate le dichiarazioni rese in sede di interrogatorio dalle persone inquisite per la strage alla stazione di Bologna e soltanto in quelle dell’Affatigato si rilevano riferimenti al procedimento penale per la caduta del DC9 Itavia.

Sul punto 3) veniva consultato il fascicolo della “P2”, accertando che il noto criminologo Aldo Semerari: era stato in contatto con il “maestro venerabile” della P2 Licio Gelli; per conto della Loggia Massonica era stato il curatore dei rapporti con la Libia; aveva fornito informazioni riguardanti la sicurezza in cambio di armi e droga; usava elementi di malavita comune (Ammaturo, Cutolo, Vallanzasca ed altri) politicizzandoli per compiere azioni terroristiche; era stato legato a personaggi dell’estrema destra quali Battaglia Carlo, Femia Roberto, Macchi Emanuele, Neri Maurizio, Montani Alessandro, Iannilli Marcello, Signorelli Paolo e Aleandri Paolo; era stato segnalato all’inviato personale di Gheddafi, Jalloud Ahmed, da Mutti Claudio nel corso di un convegno tenutosi nel marzo del 1974 presso l’hotel Hilton di Roma, al quale avevano preso parte anche palestinesi e rappresentanti dell’eversione di destra italiani; avrebbe effettuato il suo primo viaggio in Libia – con scopi asseritamente “turistici” – nel maggio 1978; nel 1980 ne aveva compiuto un secondo e nella circostanza era stato ospite di alcuni centri di addestramento di terroristi. Il suo compito era quello di curare l’invio in Libia di gente da addestrare nonché l’acquisto di armi leggere da utilizzare in Italia e Germania; tali armi, trattate per conto di Gelli Raffaello, erano state pagate con informazioni di tipo militare provenienti anche da settori dei Servizi Segreti italiani in contatto con terroristi di destra.

Presso l'Ufficio Istruzione del Tribunale di Bologna venivano consultati i fascicoli contenenti gli atti del S.I.S.MI, del S.I.S.DE e del Ministero dell'Interno su appartenenti a personaggi legati all'estrema destra e ritenuti responsabili degli attentati al treno Italicus ed alla stazione di Bologna – precisamente quelli su Affatigato, Ballan, Batani, Biloslavo, Ciolini, Fioravanti, Lex, Signorelli, Semerari, Soffiati e Spiazzi. Dai documenti consultati non sono emersi legami o collegamenti tra i libici e personaggi dell'estrema destra, ad eccezione di un documento reperito negli atti S.I.S.MI del fascicolo Semerari, in cui è menzione del colonnello libico Ibrahim Miladi, indicato dal Servizio come oggetto in contatto con l'area eversiva di destra per la fornitura di armi e denaro e legato sentimentalmente con tale Elli Patrizia. Altresì l'Ufficio Istruzione del Tribunale di Bologna, consegnava – brevi manu – alcuni stralci degli archivi CED relativi all'elaborazione di dati su personaggi libici in contatto con l'estrema destra in relazione ai procedimenti penali per la strage alla stazione di Bologna e del treno Italicus. Si veniva a conoscenza – tramite personale della sezione Anti Crimine dei Carabinieri di Bologna – che tal Napoli Gianluigi da Ferrara, componente del gruppo rodigino di estrema destra, aveva chiesto un colloquio – alla data dell'8 maggio 92 ancora non fissato – con il magistrato per riferire su collegamenti tra libici ed appartenenti all'estrema destra.

Tra le risultanze dei Comandi Arma quelle di rilievo le seguenti. Il Comando provinciale CC. di Milano: ha comunicato che in data 11.06.80 presso la stazione FF.SS. Centrale di Milano era stato ucciso a colpi di arma da fuoco, da killer presumibilmente connazionali, il cittadino libico Lahderi Azzedin. Il Comando Gruppo di Bolzano ha comunicato che in quella città soggiornava dal 75 il cittadino libico Lahderi Mourad Azzedin, figlio del personaggio ucciso alla stazione Centrale di Milano ad opera di presunti agenti del Governo libico, certi Raid Rashid e Momamed Buhasha Kalifa; ha riferito altresì che gli estremisti di destra sotto elencati avevano contatti con la città di Bologna: Bonadio Teodoro nell'81 tratto in arresto per associazione sovversiva su mandato di cattura del GI di Bologna nell'ambito dell'inchiesta sul periodico di estrema destra "Quex"; Picciafuoco Sergio in data 23.06.80 denunciato per furto aggravato di ricetrasmittenti e possesso di documenti d'identità contraffatti. Il Comando Gruppo di Como ha comunicato che in data 16.04.82, a seguito del suo arresto in Bologna, era stata eseguita perquisizione domiciliare, con provvedimento del GI del Tribunale di Bologna, presso l'abitazione dei genitori dell'estremista di destra Pintus Emanuele, coinvolto nell'inchiesta per la strage alla stazione di Bologna; in data 25.10.82 era stata tratta in arresto su ordine di cattura del Tribunale di Bologna, Di Lorenzo Cinzia in

quanto appartenente a “Ordine Nuovo”. Il Comando Gruppo di Novara ha comunicato che dal 1979 al 1984 aveva svolto indagini sul conto del cittadino libico Bazzama Mohammed Mustafà domiciliato fiscalmente in Cagliari, persona con notevoli disponibilità finanziarie ed indicato come il presidente dell’Istituto centrale Nasser di Beirut e zio del colonnello Gheddafi per conto del quale avrebbe dovuto acquisire testate giornalistiche e radiotelevisive private; titolare e firmatario della ditta individuale “Grafiche Elmas” corrente in Cagliari che occupava nr. 119 dipendenti. Lo stesso era coadiuvato da Kashbur Mustafà, suo connazionale procuratore e amministratore unico dell’“Editor S.p.A.” corrente in Novara C.so della Vittoria nr. 91 (sede dell’istituto Geografico De Agostini). Il Comando Gruppo di Padova ha comunicato i sottonotati nominativi di appartenenti o simpatizzanti all’estrema destra presumibilmente in contatto – nel 1980 – con la città di Bologna: Fioravanti Valerio e Cristiano, Mambro Francesca, Cavallini Gilberto, Vale Giorgio, Belsito Pasquale, Trincanato Fiorenzo, Soderini Stefano, Vian Andrea, Frigato Roberto, Manfrin Angelo, Rossi Luciano, Baccolo Anna Maria, Giraldin Maria, Florian Eros, Fanton Martino, Bernabè Irma, Tinazzi Silvano, Marchetti Paolo, Stimamiglio Rita, Mazzer Bruno, Borgato Luciano, Barbiero Marisa, Rosa Carla, Luibon Diego. Il Comando Gruppo di Verona ha comunicato che dal 24.11.69 risiedeva a Malcesine (VR) il libico Garrush Alì che aveva prestato servizio nella polizia della Tripolitania e nel 1952 era stato insignito dell’onoreficenza all’ordine del Nilo. Come estremisti di destra collegati con Bologna, in quanto frequentavano l’Università del capoluogo emiliano, risultavano: Toffaloni Marco, Toffaloni Paolo e Vivarelli Curzio tutti e tre di Verona. Il Toffaloni Marco ed il Vivarelli erano collegati con Tubertini Luca di Bologna; tutti erano stati inquisiti per l’attività delle “ronde pirogene”. Il Comando Gruppo di Ancona ha comunicato che l’estremista Picciafuoco Sergio era in contatto con ambienti dell’estrema destra di Bologna. Lo stesso sotto falso nome si fece medicare il giorno della strage alla stazione di Bologna presso l’ospedale Maggiore di quella città e pertanto venne sospettato di aver piazzato la bomba presso la sala d’aspetto della stazione. Il Comando Gruppo di Piacenza ha comunicato che la ditta CO.RI.MEC S.p.A. dei fratelli Braghieri Domenico e Leopoldo, operante nel campo della meccanica ed affini nonché di prefabbricati per settori industriali e civili, da oltre vent’anni costruiva caserme, scuole ed altro presso paesi esteri tra i quali la Libia. In particolare negli anni 80 aveva avuto rapporti di lavoro con il Governo libico per la costruzione di caserme, strade, scuole ed un aeroporto a Sirte. Il Comando Gruppo di Pistoia ha comunicato che tale Ibrahim Mdakshi nato in Libia nel 1922 aveva soggiornato a Montecatini

Terme, per motivi turistici, dal 29.04.80. Il Raggruppamento Operativo Speciale – Nucleo Anticrimine di Livorno, ha comunicato che il 28.08.80 era giunto presso l'aeroporto di Fiumicino Shalgam Senoussi nato a Zwara (Libia) il 05.04.58 ed aveva ottenuto un visto di soggiorno per turismo dalla Questura di Livorno di gg. 30 successivamente prorogatogli – per motivi di studio – sino al 31.12.84; lo stesso, domiciliatosi in Livorno, aveva frequentato vari istituti Nautici venendo sempre respinto, pur avendo ricevuto la borsa di studio dal Governo libico in quanto indicato come parente del colonnello Gheddafi; nel 1982 aveva partecipato a Bologna al congresso nazionale indetto dall'unione generale studenti libici – sezione Italia; era stato oggetto d'indagini –conclusesi con esito negativo – giacchè indicato come somigliante al personaggio dell'identikit diramato dal Ministero dell'Interno quale possibile coautore della strage del treno 904. Il Raggruppamento operativo speciale – Nucleo Anticrimine di Firenze, ha comunicato che Bakhbakhi Yunes Ahmed Yunes, nato ad Yefren (Libia) il 15.10.23 residente anagraficamente in Firenze; commerciante, oppositore al regime libico di Gheddafi, aveva ospitato Vecchiotti Amedeo Filiberto nato ad Ascoli il 25.09.36 nel periodo della sua latitanza (anni 80) presso la tenuta “La Porra” di sua proprietà ubicata in Cavriglia (AR); aveva avuto contatti con esponenti della “P2” ed in particolare era amico di Licio Gelli, ed aveva militato nella polizia libica con il grado di colonnello. In contatto con la città di Bologna risultava Terracciano Carlo di Bologna residente a Firenze; in particolare costui corrispondeva con i noti Franco Freda, Mario Tuti, Enrico Tomaselli, Marco Battarra e Mario Naldi. Il Raggruppamento Operativo Speciale – Sezione Anticrimine di Roma ha comunicato che nel 1980 nella Capitale erano stati commessi i seguenti delitti da cittadini libici collegati al regime del colonnello Gheddafi – è la ben nota lista delle “esecuzioni” fino al giugno di quell'anno - contro loro connazionali ritenuti “nemici della Libia”: 1. Il 21.03.80, il cittadino libico Muhamed Salem Rtemi, uomo d'affari che alloggiava presso l'hotel Commodore, era stato rinvenuto cadavere nel bagagliaio dell'autovettura BMW con targa della Repubblica Federale Tedesca parcheggiata in via Castro Pretorio. Per favoreggiamento in tale omicidio era stato arrestato e successivamente scarcerato per mancanza di indizi, Marghani Mohamed Megrahy nato in Libia il 1°.08.44, funzionario delle linee aeree libiche; 2. Il 19.04.80 il dissidente libico Abdul Jalil Kazi Aref nato a Tripoli, uomo d'affari era stato ucciso a colpi di arma da fuoco mentre sedeva davanti al “Cafè de Paris” di Roma. La vittima prima della sua uccisione era stata invitata dal regime libico a rientrare in patria con tutti i suoi beni. L'autore di tale omicidio era stato identificato nel connazionale Huida Iossef, nato a Msallata il 1°.03.57, facente parte dei comitati rivoluzionari libici, arrestato

nelle vicinanze del luogo dell'omicidio da personale della P. di S. nell'immediatezza del fatto, e con sentenza del 24.03.83 della 2^a Corte di Assise di Roma condannato all'ergastolo; era stato scarcerato il 06.10.86 in esecuzione di decreto presidenziale del 04.08.86 con l'obbligo di allontanarsi dal territorio nazionale entro 48 ore senza fare più ritorno in Italia. 3. Il 10.05.80 il cittadino libico Abdalla Mahmud El Khazi nato a Tripoli l'01.08.47 era stato ucciso con due colpi di pistola da due sconosciuti mentre trovavasi nel bar dell'albergo Torino, in Roma. Il predetto prima di essere assassinato era stato invitato a rientrare in patria. Il giorno successivo all'omicidio fu arrestato per favoreggiamento, il cugino dello stesso Mohamed Farid o Mohamed Fathi El Khazmi, nato a Tripoli il 02.10.40. 4. Il 21.05.80 il cittadino libico naturalizzato tunisino Fouard Mohamed Bouhjar, all'epoca 55enne, era stato rinvenuto strangolato ed accoltellato in una stanza della pensione romana "Max". Sul petto dell'ucciso fu rinvenuto un messaggio recante la scritta "il 1° settembre una realtà. I dissidenti saranno raggiunti ovunque si trovano Viva il 1° settembre. I comitati rivoluzionari libici". Il responsabile di tale omicidio venne identificato nel cittadino libico Abdelkader Ali Zendan, non rintracciato. 5. Il 21.05.80 davanti al ristorante "El Andalus" sito a Roma in via Farini nr. 12, erano stati esplosi colpi d'arma da fuoco all'indirizzo del cittadino libico naturalizzato italiano Mohamed Salem Fezzani, nato a Tripoli il 09.08.35, residente a Roma, che rimaneva illeso. Per tale reato era stato tratto in arresto e successivamente condannato ad anni 15 di reclusione il cittadino libico Belgassem Mansour Mezarwi (lo stesso all'atto dell'arresto dichiarò di aver agito per conto del popolo libico per uccidere gli oppositori del regime). 6. L'11.06.80 in un appartamento in via Accademia degli Agiati nr.73, int.4, tale Abdel Nabi Mohamed Suaaiti, dopo aver intimato invano al connazionale Mohamed Saad Bigte di rientrare in Patria al grido "Gheddafi, Gheddafi" gli aveva esplosi contro tre colpi di pistola, ferendolo. Il predetto Suaaiti, successivamente arrestato, morì a Rebibbia il 05.12.81.

Nel rapporto venivano anche elencati i cittadini libici residenti a Roma vicini al regime di Gheddafi. Cioè: Abouhagar Abdulmagid nato a Tripoli il 30.12.45, residente in via F. Verdinois nr.38, int.3, industriale. Lo stesso – nel 1988 – era stato inserito in un elenco di personaggi libici ritenuti pericolosi ai fini della sicurezza dello Stato. Abukshem Faisal Suleiman Salem nato a Zanzur il 7.07.59 residente in via Cesare Massimi nr.69, int.4. Lo stesso era entrato in Italia nel 1975 come borsista del Governo libico ed era stato collegato con il noto Rouphael Michel Nabih responsabile dell'attentato al Cafè de Paris. Abukshem Giamela Salem nata a Zanzur il 10.05.58, residente in via Luigi Vassallo nr.61. La stessa era

entrata in Italia il 1979 ed è stata in contatto con il già citato Roupael. Ahmed Abdulhadi Mohamed nato a Massabeida il 21.12.43 residente a Montecchio di Guidonia – località S. Antonio – Via Monte Bianco nr.78. Lo stesso era stato dipendente della locale Ambasciata libica dal 1976 al 1986. Era stato inserito nell'elenco dei personaggi ritenuti pericolosi per la sicurezza dello Stato nel 1988. Arebi Mohamed Fituri nato a Tripoli il 23.09.39 dipendente dal 1979 al 1985 – dell'Ambasciata libica ove prestava servizio come addetto culturale. Lo stesso era stato tratto in arresto per possesso di arma con matricola abrasa. Azzabi Issa nato a Nalut il 23.11.56 residente in via Conca D'oro nr. 300, in Italia dal 1977. Nell'89 aveva conseguito la laurea in medicina ed era ritenuto elemento pericoloso per la sicurezza dello Stato.

Benshaban Abdalla nato a Zuara il 15.01.20 residente in v.le Appio Claudio nr.215 sc.A int.4. Nell'86 era stato indicato come personaggio in attività di natura eversivo-terroristica e ritenuto quindi di pericolo per la sicurezza dello Stato. El Gregni Mustafà nato a Tripoli il 10.03.17, residente in via P. Revoltella nr.92, int.11, uomo d'affari. Era in Italia dal 1970 ed era stato indicato come elemento dei comitati rivoluzionari libici, sospettato quindi di svolgere attività informativa contro la dissidenza libica. El Fathali Salah Ibrahim nato a Sabratha il 15.11.50 residente in via Val Maggia nr.3, sc.B, int.8. Era in Italia dal 1970 e nell'87 aveva conseguito la laurea in medicina; veniva stimato pericoloso per la sicurezza dello Stato. El Gierbi Younes Said nato a Zavia il 06.09.57, in Italia dal 1977; nel gennaio 1991 era stato inserito in un elenco di personaggi ritenuti pericolosi per la sicurezza dello Stato. Khoggia Ali, nato a Tripoli il 31.12.47 residente in via Cassia nr.639, uomo d'affari. Era cittadino libico naturalizzato italiano e residente in Italia dal 1971 ove aveva conseguito la laurea in ingegneria elettronica nel 1975. Kilani Aboubaker Mohamed nato a Brak il 15.12.40, residente via Igino Giordani 98 sc.B int.10. Giunto in Italia nel 1972 era stato dipendente – dal 1979 al 1984 – dell'Ambasciata libica a Roma, prima come elaboratore esterno e poi come addetto culturale. Era stato inserito nei predetti elenchi – stilati nel 1988 e 1991 – quale personaggio pericoloso per la sicurezza dello Stato. Shibani Mohamed Arebi nato a Yefren il 21.09.51 ed impiegato – dal 1979 – presso l'Ambasciata libica in Italia. Era ritenuto elemento pericoloso per la sicurezza dello Stato.

Si precisava, inoltre, in riferimento ai contatti dei libici con l'eversione di destra che il cittadino libico Huida Iossef, sopra indicato, responsabile dell'omicidio di Abdul Jalil Kazi Aref, durante la sua detenzione nel carcere di Rebibbia Nuovo Complesso avrebbe diviso la cella con estremisti di destra. Il 06.12.84 il dr.Romano Falchi direttore

sanitario dell'ospedale psichiatrico giudiziario di Montelupo Fiorentino, interrogato dalla Procura della Repubblica di Bologna, aveva dichiarato che il noto Semerari aveva sottoposto a perizia psichiatrica numerosi elementi sia della criminalità organizzata che dell'eversione di destra, e gli aveva riferito di avere stretti contatti con i libici. Il 13.12.84 durante il confronto tra gli eversori di destra Aleandri e Calore, davanti alla Procura della Repubblica di Bologna: 1) Calore aveva affermato che nell'87 a Londra Graziani gli aveva riferito che per colpa del Signorelli aveva perso i contatti con la Libia, che risalivano al 1974 e riguardavano la possibilità di finanziamenti; 2) Aleandri aveva affermato di essere direttamente a conoscenza che vi era stato un collegamento procurato occasionalmente da Elli Patrizia, nel 1978, con un certo Ibraim Miladi, colonnello libico di un nucleo preposto ad azioni speciali. L'Ibraim si era incontrato varie volte con il Signorelli, Semerari, De Felice, Calore e lo stesso Aleandri ed aveva chiesto motovedette dell'Oto-Melara, mine magnetiche, respiratori autogeni ed altro.

Il Comando Gruppo di Grosseto, ha comunicato che il colonnello AM Gentile Orazio, nato ad Avellino il 19.12.38 e residente in Grosseto, aveva effettuato servizio presso il 4° Stormo di Grosseto fino alla data del 29.04.79 con incarichi di comandante del 9° Gruppo Intercettori, capo ufficio operazioni e vice comandante; in seguito, all'atto del congedo, era stato assunto dalla società "ALI" ed inviato in Libia nella città di Sheba quale istruttore per un periodo di circa quattro anni. Lo stesso si sarebbe recato in Libia unitamente ai colleghi Pedenovi Luciano nato a Volterra il 16.12.20 residente a Grosseto e Macicone Angelo nato a Priverno (LT) il 27.11.21 anch'egli residente in Grosseto. Nel settembre 84 al rientro in Italia, lo stesso aveva ripreso a frequentare il 4° Stormo ed era divenuto starter ufficiale all'ippodromo "Del Casalone". Nel dicembre 91 – su input dei Servizi Informativi – gli era stato ritirato il passi d'ingresso alla base dello Stormo; la di lui figlia, Seijva Viviana nata ad Helsinki il 29.07.67 residente all'estero, si era coniugata con Abdelhafid Omar Masand nato a Sabda (Libia) il 16.08.64 indicato come appartenente ai Comitati Rivoluzionari Libici.

Il Comando Gruppo di Palermo ha comunicato che a seguito della divulgazione di notizie stampa nel maggio 80 sul quotidiano "La Sicilia", secondo cui si sarebbe trovata a Palermo la centrale del terrorismo libico in Italia, erano stati svolti accurati accertamenti sulla presenza di cittadini libici in quel centro; in particolare erano stati controllati gli elementi gravitanti attorno all'associazione culturale "Al Farabj", collegata al Consolato libico di Palermo e vicina alla politica del colonnello Gheddafi nonché alla locale Democrazia Cristiana, che, nella persona dell'on.

Pumilia, ne aveva sostenuto la costituzione. Nel giugno 80 risiedevano ufficialmente a Palermo dodici libici, di cui sei facenti parte della rappresentanza diplomatica e sei con permesso di soggiorno in qualità di studenti. Era stata vagliata – in particolare – la posizione di due di essi studenti in medicina, Gadur Abdulhafed nato a Zanzur il 14.02.59 e Magdug Ibrahim nato a Tripoli il 05.08.47, quest'ultimo animatore dell'associazione culturale, ritenuti entrambi esponenti dell'organizzazione rivoluzionaria libica "Combattenti della Libertà", vicina al regime di Gheddafi con lo scopo di favorire imprese criminali ad opera di libici in Italia. Successivamente era stata vagliata la posizione dell'addetto commerciale del Consolato libico, Gihemi Hamed nato a Ben Walid il 28.12.23, verosimilmente colonnello della polizia o dell'esercito libico. Lo stesso in compagnia di un non meglio identificato connazionale – nella prima decade di maggio 80 – avrebbe alloggiato presso l'hotel "Ritz" di Abano Terme proveniente da Bologna. A seguito della strage alla stazione di Bologna era stata vagliata la posizione di alcuni estremisti di destra palermitani. In particolare si accertò che tale Miladi Ibrahim – v. anche sopra – nato a Tripoli l'11.07.44 colonnello dei servizi segreti libici con nome di battaglia "Roki", era stato sentimentalmente legato a tale Elli Patrizia, nata a Rho (MI) il 24.11.55 emigrata in data 27.03.80 per Trabia (PA) a seguito del matrimonio con Incardona Ventura Roberto, nato a Trabia il 6.08.53 ivi residente, esponente di spicco dell'eversione neofascista. I predetti coniugi erano in contatto con Florio Luigi, nato a Palermo il 3.12.54 e Tomaselli Enrico nato a Palermo l'11.10.53 – esponenti di primo piano di "Terza Posizione" inquisiti nell'omicidio dell'estremista di destra Mangiameli Francesco anch'esso di Palermo – a loro volta collegati a Concutelli e Tuti. Semerari Aldo – continuava il rapporto – da materiale cartaceo sequestrato a seguito di perquisizione domiciliare era risultato inequivocabilmente in contatto con Licio Gelli e verosimilmente – nel giugno 80 era stato ospite in Libia di Gheddafi (con il quale condivideva un radicato antisemitismo) a spese della "P2" o dello stesso Gelli. Sostanzialmente il Semerari sarebbe stato il curatore dei rapporti tra la "P2" e la Libia.

Il Comando Gruppo di Venezia ha comunicato che nel 1980 in Venezia erano presenti i cittadini libici: Marwan Mohamed Mohamed nato a Tripoli nel 48; Seghayer Khalifa nato a Tripoli il 04.07.44; Elkib Zakia nata a Tripoli nel 34; Ben Omran Halima A. nata a Bengasi nel 52; Ben Rasched Salem Hassem nato a Tripoli nel 24; Orfalian Kevork Dicran nato a Tripoli il 23.10.50; Shaab El Hadi nato a Tripoli il 07.10.48; Wersherani Said Abdalla nato a Tripoli il 20.03.40; Aboullsein Basheir Mohammed nato a Tripoli il 12.06.55. Di costoro Seghayer Khalifa, rimpatriato nel

1981 dopo il conseguimento della laurea in architettura a Venezia, nell'84 aveva fatto ritorno in Italia stabilendosi a Bologna. Detto Comando precisava altresì che nell'agosto dell'80, a richiesta della Procura della Repubblica di Bologna, più persone – presunte aderenti a movimenti di estrema destra – erano state oggetto di perquisizioni domiciliari ad opera della Digos di Venezia, nel quadro dell'inchiesta sulla strage alla stazione ferroviaria di Bologna. E cioè Ingravalle Francesco Maria nato a Venezia il 27.09.56; Salvarani Roberto nato a Venezia il 19.09.56; Domestici Francesco nato a Venezia il 10.02.61. I tre furono oggetto di indagini a seguito del rinvenimento dei loro nomi su di una agendina in possesso al noto Mario Tuti, all'epoca detenuto presso la Casa Circondariale di Nuoro. Il Comando Gruppo di Perugia, ha comunicato che il cittadino libico Tabet Fauzi, nato a Sfax il 16.09.56, dal 78 residente ad Umbertide (PG) e coniugato con Boldrini Giuliana, nata ad Umbertide il 29.01.57, veniva indicato come elemento fedele al colonnello Gheddafi. Il predetto nell'82 sarebbe stato eletto segretario dell'Unione Generale Studenti Libici di Perugia; sarebbe stato inoltre legato al Comitato Rivoluzionario di Tripoli in quanto sorvegliante degli studenti libici all'estero.

Dalla consultazione del tabulato relativo ai riferimenti a Libia e libici, esistente nell'archivio magnetico sull'eversione di destra, infine si desumeva che i nomi dei personaggi libici più volte indicati dagli estremisti sono quelli di Ibrahim Miladi, di cui è cenno negli atti del SISMI in possesso dell'Ufficio Istruzione del Tribunale di Bologna, nonché nelle informazioni del Gruppo CC. di Palermo; e di un non meglio identificato Rilady, facoltoso commerciante residente nella zona di Poggio Mirteto, indicato come rifornitore di armi a componenti dell'estrema destra (v. rapporto R.O.CC. 26.06.92).

Come si vede una presenza massiccia di elementi libici, collocati nei più disparati ambienti, da quelli diplomatici sino a quelli universitari, tutti quanti per le finalità del regime al governo a Tripoli, e una rete di rapporti con l'estremismo di destra nostrano. I libici sono presenti in numerose città, svolgono diverse attività di copertura, appaiono in non rari casi coniugati con cittadine italiane. Ma pochi di loro – ma su questo argomento in altro capitolo – sono collegati con fatti di terrorismo di origine medio orientale, o restano coinvolti nella campagna di terrore, che scandisce, non solo nel nostro Paese ma anche in altri del continente europeo, la stagione che precede la scadenza del noto ultimatum di Gheddafi. Alcuni avranno preparato il terreno, fornendo informazioni ed appoggi; i comandi sono però venuti direttamente dalla Libia e quasi mai hanno potuto fruire di aiuti dopo l'esecuzione dei loro incarichi, giacché quasi sempre venivano

individuati ed arrestati. E dopo la cattura non ne hanno avuto bisogno, perché beneficiavano di liberazioni e grazie “istituzionali”.

Il collegamento con l'estrema destra trova fondamento sul piano ideologico nelle tradizionali simpatie di quell'estremismo per la causa araba e nel comune antisemitismo. Sul piano pratico, oltre che nella frequentazione della Libia di personaggi come Semerari, precipuamente nell'interesse dei libici ad appoggi nelle forniture di armamenti da guerra, degli italiani nelle sovvenzioni in denaro che quel regime elargiva a qualsiasi iniziativa “rivoluzionaria” o destabilizzante ovunque nel mondo, e nella fornitura di esplosivi ed armi da guerriglia.

In nessun atto però di polizia giudiziaria, dei Servizi e di AG emergono collegamenti in quel periodo tra libici presenti in Italia e organizzazioni terroristiche di destra con finalità di attentati nel nostro Paese.

4. Indagini su matrice mafiosa a danni dei passeggeri o della società proprietaria dell'aeromobile.

E' stata presa in considerazione e a lungo valutata l'ipotesi, anche se non risultavano – a parte i soliti pentiti emersi a quindici anni dal fatto – indizi in tal senso, di un'azione di stampo mafioso a danni di alcuni passeggeri o della società proprietaria dell'aeromobile.

Sono state acquisite sin dai primi atti dell'istruzione, le liste dei passeggeri imbarcati e di coloro che si erano prenotati per il volo e che poi non ne hanno usufruito, così come sono state ricercate nel prosieguo dell'inchiesta quelle relative ai voli precedenti ed in particolare a quello immediatamente precedente, il Palermo-Bologna. S'è compiuta questa ricerca per completezza di indagine e puro scrupolo, giacché in considerazione dei ritardi che stava accumulando l'aereo era praticamente impossibile programmare con qualsiasi meccanismo di innesco dell'ordigno – a tempo o a pressione barimetrica – una detonazione a danno di uno qualsiasi dei passeggeri di voli precedenti, per le 21. Le ricerche hanno comunque avuto esito negativo dal momento che nei tempi immediatamente prossimi al disastro non si provvide all'acquisizione di quelle liste, conservate solo per un tempo limitato presso l'archivio elettronico della Compagnia British Airways cui questo servizio era stato affidato dall'Itavia.

Tra i passeggeri del volo Bologna – Palermo sono state valutate precedenti pendenze e comunque connessioni con ambienti e fatti di

criminalità mafiosa e comune di coloro che per origine, età, permanenze, parentele, affinità o frequentazioni risultavano collegati ad aree di alta densità mafiosa. I Carabinieri in esito così riferivano a seconda dei Comandi provinciali.

Il Comando provinciale di Agrigento: 1) De Cicco Calogero (non Giuseppe Calogero), di Michele e di Scuma Ignazia, nato a Ribera (AG) il 13.02.52, già residente in Cattolica Eraclea (AG), coniugato, macellaio, risultava di buona condotta morale e civile ed in pubblico godeva di buona estimazione, pur figurando a suo carico i seguenti pregiudizi penali: 27.06.77 Pretore di Cattolica Eraclea, ammenda di lire 40.000, per macellazione clandestina e trasporto clandestino di carne, pena sospesa; 05.07.80 Pretore di Agrigento, multa di lire 180.000 per emissione di assegni a vuoto. La moglie, Randisi Maria, nata a Cattolica Eraclea (AG) il 04.05.56, operaia, aveva pregiudizi penali per emissione di assegni a vuoto e violazione di domicilio. Nulla risultava invece a carico di altri familiari.

Il Comando provinciale di Caltanissetta: 2) Cammarata Giuseppe, di Cataldo e di Giammuso Grazia, nato a S. Cataldo (CL) il 12.07.61, già ivi residente, celibe, carabiniere in servizio effettivo al 7° Battaglione CC. "Trentino Alto Adige – Laives" di Bolzano. Nulla figurava sul suo conto né sui suoi familiari. 3) D'Alfonso Salvatore, nato a Gela (CL) il 25.10.41, era emigrato dal comune di nascita per Palermo in data 22.07.47, senza fare più ritorno nel comune di origine. Era poi emigrato in data 19.09.72 da Palermo per Venezia ove svolgeva le funzioni di magistrato. Nulla risultava sul suo conto né dei suoi familiari. 4) La China Giuseppe, nato a Caltanissetta il 29.11.22 era emigrato in data 30.07.58 per Abano Terme (PD) con la famiglia. Svolgeva attività di fotografo e nulla risultava sul suo conto né dei familiari. 5) Cerami Giovanni nato a Palermo il 15.08.46, residente a Gela (CL), ingegnere presso lo stabilimento Anic di Gela, non era censito presso il Comune di Gela e appariva sconosciuto presso il locale Petrolchimico.

Il Comando Provinciale di Palermo: 6) Baiamonte Francesco, fu Giacomo e fu Piazzese Nunzia, nato a Palermo il 10.01.25 già ivi residente, coniugato, commerciante di carni. Nulla emergeva a suo carico come della famiglia. 7) Casdia Antonio, fu Alfonso e di Failla Iolanda, nato a Palermo il 16.09.47, già ivi residente, impiegato del Ministero delle Finanze, era emigrato per Venezia il 06.06.75. Egli come i suoi familiari, era immune da qualsiasi carico penale. 8) Cerami Giovanni di nuovo ma già ivi residente, coniugato, ingegnere, presso lo Stabilimento Anic di Gela. Anche a suo carico come dei familiari nulla di penale. 9) Davì Michele, fu Francesco Paolo e Ortoleva Graziella, nato a Palermo il 02.09.35, già ivi residente, coniugato, rappresentante di ditta dolciaria. Nulla figurava a suo carico,

mentre sul conto del fratello, Benedetto nato a Palermo il 15.01.32 emergeva alla Banca Dati Forze di Polizia una denuncia per falso e truffa da parte dei CC. di S. Stefano di Camastra in data 08.07.89. 10) Fullone Rosario, fu Giovanni e fu Prestianni Carmela, nato a Collesano (PA) il 28.03.31, già residente a Palermo, coniugato con Volpe Maria, nata a Collesano (PA) il 25.09.32, anch'essa deceduta nel disastro aviatorio, impiegato presso l'Ufficio Amministrativo dell'Ospedale Militare di Palermo. Nulla a carico di costoro come dei loro familiari. 11) Greco Antonino, di Gino e di Schillaci Maria, nato a Palermo il 15.04.57, già ivi residente, celibe, agente di PS presso la Questura di Bologna. Nulla sul suo conto né di altri della famiglia. 12) Guardì Vincenzo, di Giuseppe e di Bosco Mafalda, nato a Palermo l'1.01.54, già ivi residente, celibe, piastrellista; nulla figura sul suo conto né dei familiari. 13) Guerino Giacomo, di Domenico e di Aricò Maria, nato a Palermo il 25.09.61, già ivi residente, celibe, carabiniere in servizio effettivo presso il 7° Battaglione CC. "Trentino Alto Adige - Laives" di Bolzano. Nessun carico su di lui né familiari. 14) Licata Paolo, fu Calogero e fu Furnari Michelina, nato a Bari il 10.10.1907, coniugato con Siragusa Marianna, nata a Ribera (AG) il 12.09.19 anch'essa deceduta nel disastro aviatorio; maresciallo in pensione della Guardia di Finanza. Anche su costoro nulla, come sui loro familiari. 15) La Rocca Gaetano, di Vincenzo e di D'Angelo Maria, nato ad Alcamo (TP) il 26.09.41 già residente a Palermo, coniugato, assicuratore presso Compagnia Universo. Sul suo conto figurava alla Banca Dati Forze di Polizia il seguente precedente: scarcerato per armi in data 06.02.76, segnalazione della Questura di Palermo. Nulla emergeva sul conto dei familiari. 16) Manitta Giuseppe, fu Pietro e fu Caruso Rosa, nato a Palermo, il 25.12.26, già ivi residente, coniugato, imprenditore edile. Sul suo conto agli atti dell'Arma appariva: di cattiva condotta in genere; condannato per emissione assegni a vuoto, furto e commercio di sostanze stupefacenti; diffidato dalla Questura di Palermo nel '74; dichiarato fallito, nel '74, dal Tribunale di Palermo; svolgeva attività di costruttore edile e nel '72 un suo cantiere era stato fatto segno ad un attentato dinamitardo, forse a scopo di estorsione. Nulla figurava a carico di altri familiari. 17) Marchese Claudio, di Antonio e di Lillia Maria, nato a Termini Imerese (PA) il 04.12.57, già residente a Palermo, celibe, studente universitario. Immuni, egli e i suoi familiari, da carichi penali. 18) Molteni Annino, fu Aristide e fu Abbiati Serena, nato a Verdellino (BG) il 19.11.21, già residente Palermo, coniugato, direttore amministrativo società Italkali. Nulla figurava sul suo conto né sui familiari. 19) Prestileo Gaetano, fu Nicolò e di Pulino Natalia, nato a Roma il 15.01.44, già residente a Palermo, coniugato, ingegnere. Gli stessi esiti negativi. 20) Valenza Giuseppe, fu

Filippo e fu Lo Presti Francesca, nato a Palermo il 1°.06.47, già ivi residente, coniugato, agente di commercio. Nulla appariva sul suo conto né sui familiari.

Il Comando Provinciale di Trapani: 21) Bosco Alberto, fu Antonio e fu Donato Antonina, nato a Valderice (TP) l'8.11.39, ivi residente, coniugato, meccanico. Nulla sul suo conto né sui familiari. 22) Gallo Vito Antonino, di Natale e di Sammartano Caterina, nato a Mazara del Vallo (TP) il 20.04.55, già ivi residente, celibe, macellaio. Anche in questo caso alcunchè sul suo conto e dei familiari. 23) Guarano Andrea, fu Carlo e fu Mazzara Antonia, nato a Valderice (TP) il 02.02.42, già ivi residente a Custonaci (TP), coniugato, commerciante di macchinari per l'estrazione di marmi. Agli atti dell'arma risultava: in data 10.02.79 deferito alla Procura di Trapani dalla società Enel per prelievi irregolari di energia elettrica. Il predetto, pur non essendo stato proposto per la conclamazione di "M" (mafioso) era molto vicino all'ambiente per essere nipote dei ben noti: Mazzara Antonino, nato a Custonaci (TP) il 04.08.10, deceduto a Valderice il 13.05.90, Mazzara Vito, nato a Custonaci (TP) il 18.01.13, ivi deceduto il 1°.05.87, Mazzara Mario, nato a Custonaci (TP) l'8.03.23, ivi residente via Stresa nr. 7; proprio con il Mario i rapporti del Guarano erano più stretti. Sul conto della moglie Castiglione Giuseppa, nata a Custonaci (TP) il 25.01.44, residente a Erice (TP) e dei due figli Carlo nato a Custonaci il 13.08.66 e Maria Antonietta nata a Custonaci il 20.01.69 risultavano precedenti penali a carico del figlio Carlo perché denunciato a piede libero il 19.07.84 alla Procura della Repubblica presso il Tribunale per i Minorenni di Palermo per furto aggravato e l'11.10.84 alla Pretura di Erice per guida senza patente. 24) Norrito Guglielmo, di Giovanni e di D'Angelo Angelina, nato a Campobello di Mazara (TP) il 02.07.43, già ivi residente, coniugato, impiegato presso studio notarile. Nulla sul suo conto come dei suoi familiari. 25) Fontana Vito, di Giovanni e fu Parrinello Francesca (anch'essa deceduta nel disastro aviatorio) nato a Marsala il 21.07.54, già ivi residente, celibe, commerciante. Nulla sul suo conto come dei suoi familiari. 26) Parrinello Carlo, fu Vito e fu Chirco Caterina, nato a Marsala il 09.09.36, già ivi residente, coniugato, bracciante agricolo. Nulla vi era sul suo conto; la moglie Di Giovanni Angela aveva invece precedenti per favoreggiamento personale ed emissione di assegni a vuoto. Il fratello, Di Giovanni Bartolomeo, nel 1982 era stato denunciato dall'Arma di Marsala unitamente ad alcuni esponenti mafiosi locali, tra cui Zichitella Carlo, nel '93 detenuto, collaboratore di giustizia. I figli del Parrinello, Giuseppina e Caterina Anna, avevano precedenti per sostanze stupefacenti, mentre Fausta Savia era immune.

Il Comando Provinciale CC. di Partinico (PA): Riina Andrea, di Salvatore e di Giani Anna, nato a Partinico il 02.04.56, già ivi residente, celibe manovale. Non emergeva nulla sul suo conto né dei familiari (v. Rapporto R.O.CC. 24.04.93).

Venivano di conseguenza acquisiti i rapporti relativi alle persone con precedenti ed esaminati gli ufficiali di polizia giudiziaria responsabili territorialmente su di esse o sui fatti loro attribuiti o di cui erano state vittime. E cioè per Palermo: La Rocca Gaetano e Manitta Giuseppe, passeggeri, e Davì Benedetto, fratello di Michele. Per Trapani: Fontana Vito, Gallo Vito, Guarano Andrea, Parrinello Carlo e suoi congiunti. Per Agrigento: De Cicco Giuseppe Calogero.

La Rocca Gaetano, assicuratore presso la Compagnia Universo, era stato scarcerato da reato per armi in data 06.02.76. Manitta, imprenditore edile, diffidato e fallito nel '74, era stato condannato due volte per furto, una per commercio clandestino di sostanze stupefacenti, numerose per emissione di assegni a vuoto, ed aveva avuto nel '72 in un suo cantiere un attentato dinamitardo. Era stato anche denunciato il 14.12.79 per sospetto di contrabbando di stupefacenti e valuta, anche se nulla risultava a P.G. di procedimenti giudiziari a seguito instauratisi. Nonostante questi precedenti, non veniva però stimato dagli investigatori inserito o con collegamenti ad organizzazioni di stampo mafioso.

Davì Benedetto, fratello come detto di Michele passeggero, sarà denunciato dai Carabinieri di Santo Stefano di Camastra, l'8.07.89 per falso e truffa.

Fontana Vito, commerciante, era stato condannato il 17.10.74 dal Tribunale di Marsala a una multa di lire 160.000 per lesioni personali colpose con sospensione della pena e non menzione della condanna.

Gallo Vito, macellaio, era stato condannato il 30.11.74 dal Pretore di Mazara del Vallo all'arresto per mesi due e all'ammenda di lire 40.000 per violazione dell'art. 80 del Codice della Strada, con sospensione della pena.

Guarano Andrea, commerciante di macchinari per l'estrazione del marmo, era stato denunciato nel '75 per incendio doloso e nel '79 per prelievo irregolare di energia elettrica; era stato condannato il 1°.08.75 dal Pretore di Carini alla multa di lire 10.000 per inosservanza dei limiti massimi di velocità.

Parrinello Carlo, bracciante agricolo, era stato denunciato nel '73 per violazione dell'art. 32 della legge sulla caccia.

De Cicco Calogero, macellaio, era stato denunciato dai Carabinieri di Cattolica Eraclea nel '74 per macellazione e trasporto clandestino di carne e nel '79 per violazione di domicilio.

Veniva esaminata anche la posizione di Parisi Roberto, marito della passeggera De Lisi, ucciso insieme al suo autista Mangano Giuseppe, a Palermo, circa cinque anni dopo Ustica e precisamente il 23.02.85. L'omicidio appare di chiaro stampo mafioso, motivato dalla questione dell'appalto del Comune di Palermo per la pubblica illuminazione (v. rapporto Questura di Trapani in data 17.02.90 in cartellina La Barbera – S.M. Palermo – Omicidi).

Come si deduce da questo lungo esame sui precedenti ed eventuali connessioni con ambienti ed attività di mafia dei deceduti del disastro, nulla emerge che possa giustificare un attentato di tale matrice.

Di certo non i precedenti di De Cicco Calogero, che peraltro appariva di buona condotta e stimato in pubblico; e cioè l'attività di macellazione e trasporto clandestino di carne – era macellaio – e di emissione di assegni a vuoto. Nè quelli della moglie per assegni a vuoto e violazione di domicilio. Non quelli del fratello Benedetto del passeggero Davì Michele, per falso e truffa. Non quella di Guarano per denuncia per incendio doloso e sottrazione di energia elettrica, o dei figli per guida senza patente. Non quelli di Fontana Vito per lesioni colpose. Né quelle di Gallo Vito per violazione dell'art. 80 C.S. .

Gli unici sui quali si potrebbe sospettare di un qualche rapporto con attività di criminalità organizzata o con elementi coinvolti in attività di stampo mafioso, potrebbero essere La Rocca Gaetano, Manitta Giuseppe, Guarano Andrea e Parrinello Carlo. Il primo, assicuratore, perché era stato arrestato per armi. Il secondo, imprenditore edile perché già condannato per furto, per commercio clandestino di stupefacenti ed assegni a vuoto, aveva, come s'è visto, anche subito un attentato in un suo cantiere edile. Il terzo per essere prossimo ad ambienti mafiosi in quanto nipote dei noti Mazzara. Il quarto per il cognato denunciato con esponenti mafiosi, uno dei quali collaboratore di giustizia. La Rocca però non era stato stimato dalla P.G. inserito o collegato ad organizzazioni mafiose. Il secondo nonostante i precedenti appariva più vittima che collegato ad ambienti del medesimo genere. Il terzo non era mai stato proposto per la qualificazione di mafioso. Il quarto con un precedente per violazione dell'art.32 della legge sulla caccia nonostante il precedente dell'affine non era stato mai direttamente denunciato o sospettato per fatti di mafia.

Anche l'omicidio, di chiaro stampo mafioso, del marito della De Lisi, avvenuto a quasi cinque anni dal disastro di Ustica, non può in alcun modo esser messo in relazione con questo evento.

Nessuno dei passeggeri perciò poteva costituire un obiettivo di mafia, né è emerso che avesse subito minacce di tal genere.

Nemmeno la società proprietaria dell'aeromobile, nonostante avesse sede sociale in zona di 'ndrangheta, aveva mai subito ricatti e tentativi di estorsione.

D'altra parte mai un atto di minaccia di un attentato ad aeromobile è mai emerso nelle inchieste di mafia, né alcuno dei tanti collaboratori di giustizia provenienti da organizzazioni di mafia o similari ha fatto cenno ad una matrice del genere, se si eccettuano i casi Cozzolino ed Elmo, le cui ricostruzioni come s'è scritto, sono apparse di pura fantasia, dettate quanto meno da piaggeria nei confronti degli inquirenti per ingraziarseli e compiacerli, se non per peggiori finalità. Lo stesso Di Carlo Francesco collaboratore di giustizia in più inchieste siciliane e di altre regioni, profondo conoscitore della realtà mafiosa, non ha mai riferito alcunchè su un'origine mafiosa dell'attentato. Anzi ha rivelato fatti e circostanze particolarmente significativi di una matrice completamente diversa.

Tutto questo a prescindere da quanto emerso sul piano tecnico ove le evidenze apportate dalla perizia Misiti in pro di un'esplosione interna alla toilette non hanno superato il vaglio di questo GI essendo apparse contraddette dalla realtà dei reperti e contestate da altre perizie che non hanno rivelato né evidenze di esplosione sui reperti presi in considerazione da quel collegio né probabilità di esplosione in quel vano né in altri dell'aeromobile, comprese le stive. Pur restando le evidenze di esplosivo e di esplosione già dette, cui s'è provato a dare una ragionevole spiegazione, restano a favore dell'esplosione interna solo quelle consulenze di parte imputata, cui però s'è data già risposta nel capitolo delle perizie.

* * * * *