

Premessa

Per affrontare la mole degli atti dell'istruttoria è stato necessario fare delle scelte molto nette.

In coerenza con la funzione del Pubblico Ministero nell'istruzione formale, non si è mirato a ricostruire l'iter del procedimento e nemmeno a dar conto di tutti i filoni di indagine seguiti.

Quelli che si rivelarono ciechi o del tutto infondati non vengono a volte nemmeno citati. Quando lo si fa, ciò è solo perché essi si ricollegano a imputazioni di reati strumentali, oppure perché essi forniscono qualche elemento utile per la valutazione di altre serie di fatti, queste invece di effettivo interesse.

Il punto di discriminine principale è costituito dall'accertamento delle cause della distruzione del DC9 e della morte di 81 persone.

Si è dunque dedicata una parte consistente delle requisitorie a cercare di rispondere a questo principale quesito, senza mai abbandonare i rigidi schemi della prova nel processo penale.

Non si è trattato di un lavoro facile. Già solo la sequenza degli accertamenti di natura tecnica, il loro numero e l'insuperabile contraddittorietà di molti di essi hanno richiesto un lavoro preliminare di selezione delle informazioni e di loro valutazione, scendendo sino a cercarne i presupposti logici e quelli di fatto.

Va tenuto sempre ben presente che quelli che a volte paiono singolari mutamenti di opinione degli esperti, sono invece frutto di mutamenti prospettici causati da diversi fondamenti *in fatto* delle ipotesi di ricostruzione degli eventi.

Purtroppo non sempre i Periti e gli esperti hanno dato conto realmente e fino in fondo delle ragioni di questi mutamenti di prospettiva.

Ciò ha rischiato da un lato di generare sospetti di non limpide motivazioni e dall'altro di rendere assai difficile il controllo da parte del giudice (e prima ancora) del Pubblico Ministero, sui percorsi logici seguiti.

Il lavoro del Pubblico Ministero è quindi stato innanzitutto focalizzato sul tentativo di ricostruire questi percorsi e i fatti (e i loro mutamenti) che li hanno generati. Per esemplificare, si veda quanto rilevante sia stata la progressiva modificazione della definizione dei parametri di funzionamento degli apparati radar oppure addirittura della localizzazione degli apparati in coordinate geografiche.

In questo senso, si è dovuto giungere a una valutazione molto approfondita dei diversi elaborati peritali. Si è cercato di mantenere sempre viva la consapevolezza del ruolo del giudice rispetto all'accertamento tecnico, rifuggendosi dalla semplificazione del brocardo che lo vuole "perito dei periti". Già il solo controllo della coerenza interna e con i presupposti fattuali dell'argomentazione è più che sufficiente a delimitare uno spazio molto ampio di valutazione.

D'altra parte, solo l'attività istruttoria - che per questo di volta in volta è stata posta a disposizione dei Periti e delle parti private, quando riguardava aspetti di natura tecnica - poteva completare l'accertamento delle condizioni di fatto esistenti nel momento del disastro, come premessa di quello di natura tecnico - peritale.

Così, una volta avuta l'indicazione dai Periti di condizioni di funzionamento degli apparati diverse da quelle attestate nelle relazioni redatte dai tecnici responsabili o nei manuali d'uso, è stato compito dell'Istruttore quello di acquisire quanti maggiori elementi possibile circa la reale sussistenza, l'entità e l'epoca di siffatte modificazioni.

Questo lavoro di verifica della coerenza interna ed esterna delle asserzioni tecniche è stato molto agevolato dai contributi delle parti private. A essi si è cercato di guardare con spirito aperto e, come si vedrà, molto spesso proprio dagli elaborati tecnici dell'una o dell'altra parte sono venuti aiuti molto rilevanti per la risoluzione di aspetti centrali del quesito e che rimanevano incerti, pur dopo le Perizie disposte dall'Ufficio.

Naturalmente la presenza di contributi di natura tecnica di origine diversa ha ulteriormente complicato il lavoro di lettura e di valutazione, perché le diverse finalità permeano le caratteristiche stesse del lavoro. Per fare un esempio, mentre i Periti dell'Ufficio e - per certi aspetti - quelli della Parte civile devono provare, quelli della Parte imputata possono limitarsi a "riprovare".

La Procura della Repubblica di Roma scelse, nella prima fase di questa istruttoria, di non avvalersi di propri esperti¹, ma di utilizzare il lavoro della Commissione appositamente costituita dal Ministero dei Trasporti, che fu presieduta da Carlo LUZZATTI.

Nel nostro Paese, infatti, non esisteva nel 1980 - e non esiste tuttora - un organismo deputato stabilmente ad indagare sui disastri aerei, così come invece avviene in qualche altro Paese. Neppure è vero, però, che le indagini tecniche

¹ La scelta della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Palermo era stata diversa, ma il Collegio di periti nominato da quella Autorità Giudiziaria non svolse mai un effettivo lavoro di indagine, ad eccezione di quello autoptico.

degli esperti d'aviazione siano state ostacolate dalla contemporanea presenza dell'investigazione giudiziaria.

Tutte le informazioni e le competenze furono infatti concentrate nella Commissione LUZZATTI, che ne aveva il compito istituzionale, sotto il profilo amministrativo. L'Autorità Giudiziaria ne seguì le indicazioni, nella speranza di poterne utilizzare le competenze specialistiche e di non interferire oltre lo strettamente necessario con quelle competenze.

Se difficoltà la Commissione LUZZATTI ebbe, ciò non dipese certamente se non in parte secondaria dalla presenza delle investigazioni giudiziarie. Come meglio si vedrà appresso, infatti, il reale problema che la Commissione si trovò di fronte fu costituito dall'incertezza dei dati radaristici, dalla frammentarietà delle informazioni ricevute dall'Aeronautica Militare, dall'impossibilità di procedere al recupero del relitto (ritenuto troppo difficile e costoso). Gli unici aspetti di reale difficoltà causata dall'esistenza di un'indagine giudiziaria, furono quelli del ritardo nell'esecuzione di alcune acquisizioni e quello delle modalità con le quali furono disposte ed effettuate le autopsie, anche sotto la pressione di opinione pubblica che si era venuta a generare.

La Commissione "tecnico-formale" non riuscì dunque a terminare positivamente i suoi lavori e giunse il 16 marzo 1982 alla conclusione interlocutoria della deflagrazione di un ordigno, restando irrisolto il quesito se si fosse trattato di un'esplosione all'interno o all'esterno dell'aereo.

Fu solo nel 1984 che, formalizzata l'istruzione, il Giudice istruttore decise di nominare un proprio Collegio Peritale. Si procedette al recupero di una parte importante del relitto e il Collegio giunse, unanimemente, alla conclusione che a causare la perdita del DC9 fosse stato un missile.

E' ben noto che, formulati dal Giudice nuovi quesiti *interni* a questa conclusione già raggiunta, il Collegio peritale si spaccò, in quanto alcuni componenti revocarono le originarie conclusioni e giunsero alla determinazione opposta: a causare la distruzione dell'aereo era stata una bomba posta al suo interno.

Il mutamento di valutazione fu causato essenzialmente, a parere di questo Ufficio, dalle diverse condizioni di funzionamento dei radar, attestate nel 1990 dalla ditta costruttrice di uno di questi apparati, la SELENIA, che così contraddiceva nettamente il parere tecnico che aveva espresso in precedenza e che era stato assunto non solo a fondamento delle valutazioni del Collegio Peritale, ma anche

dei diversi esperti che per conto della Commissione LUZZATI avevano esaminato i tracciati radar.

Questa modificazione era stata a sua volta sollecitata dalle severe osservazioni che erano venute dagli esperti nominati nel 1989 dalla Presidenza del Consiglio e che avevano dato luogo alla Commissione c.d. PRATIS, dal nome del suo Presidente.

Questa Commissione, rimasta nell'ombra nel corso delle indagini, è invece stata determinante nell'individuare e nel fissare alcuni dei principali temi su cui poi si svilupperà non solo il contrasto interno al Collegio BLASI, ma anche il lavoro del Collegio SANTINI.

Come si vedrà, alcuni aspetti dell'elaborazione della Commissione PRATIS sono tutt'altro che lineari e dimostrano un approccio al tema tecnico - almeno da parte degli esperti radaristici - non imparziale e non meramente scientifico. Così riportando coi fatti l'Ufficio al problema, di cui, innanzi si diceva, della cautela con la quale è necessario avvicinarsi all'apparente asetticità delle indagini tecniche.

Il complesso delle acquisizioni peritali nel 1990 era dunque del tutto inappagante. Neppure valsero a sciogliere i molti aspetti irrisolti delle indagini fino allora compiute le risposte del Collegio BLASI ai quesiti a chiarimenti, che questo Ufficio richiese e che furono formulati dal Giudice.

Al contrario, da tali risposte risultò confermata la necessità di nuove e molto più approfondite indagini peritali.

Il Collegio principale (che chiameremo SANTINI dal nome del suo coordinatore tecnico) fu supportato da Collegi, per così dire, serventi, che avrebbero potuto fornire il contributo di competenze specialistiche, operando parallelamente al Collegio SANTINI e confrontandosi con esso continuamente. Si procedette quindi a uno straordinario lavoro di recupero delle parti mancanti dell'aereo, che furono ricostruite su di una struttura in metallo, avvalendosi dell'opera di esperti aeronautici della Casa costruttrice, della società di manutenzione, di Enti preposti alle indagini sui sinistri aerei negli Stati Uniti e in Gran Bretagna.

Questo complesso lavoro ha dato luogo a tre distinte serie di questioni, che hanno molto impegnato l'Ufficio, tanto nella fase delle indagini come nella redazione delle requisitorie conclusive.

La prima è costituita da una nuova modificazione dei presupposti di fatto da cui muovere per la definizione dei parametri di funzionamento dei dati radaristici. Questa modificazione, indispensabile per la lettura dei tracciati, è stata molto più radicale di quella del 1990. Essa è peraltro indispensabile per l'accettazione delle conclusioni cui è giunta la maggior parte del Collegio peritale (anche il Collegio SANTINI, infatti, giunse a conclusioni non del tutto unanimi, anche se in termini assai meno marcati che nel caso precedente).

Si è dunque molto lavorato per comprendere se queste modificazioni corrispondano a fatti reali o non siano forzature interpretative, rese necessarie dalla volontà di giungere comunque a una risposta definitiva al quesito fondamentale.

Una volta accettate, anche in via solamente provvisoria, queste modificazioni, si è poi cercato di valutare se i parametri definiti in via teorica fossero effettivamente rispettati nell'applicazione al caso concreto.

Una seconda serie di questioni è costituita dal netto contrasto che si è venuto a determinare tra il Collegio principale e i Collegi sussidiari. Questi ultimi sono infatti giunti tutti a conclusioni che, quanto meno, non corroborano quelle del Collegio SANTINI.

Una terza serie di questioni riconduce all'attendibilità del materiale documentale e di repertazione, acquisito nella prima fase delle investigazioni, quella cioè condotta al di fuori del controllo peritale.

Una gran parte di tali problemi concerne i dati radaristici, spesso incompleti e in qualche caso (Licola, nastro SYNADEX di Marsala, Poggio Ballone) non integri.

Dubbi sono stati introdotti dal Collegio SANTINI anche sulla affidabilità delle analisi chimiche espletate dai Laboratori dell'Aeronautica Militare, per le metodiche impiegate e per la possibile contaminazione dei reperti, e dagli ausiliari del Collegio BLASI, per possibili contaminazioni; nonché sulle modalità di repertazione di alcune schegge, sempre da parte dei Laboratori dell'Aeronautica.

Difficoltà molto gravi si sono avute per l'opposizione formale e informale del segreto su elementi molto importanti dei dati radar.

Alcune informazioni, che pure erano di notevole rilievo per la corretta interpretazione dei dati, si sono ottenute solo con un faticoso lavoro di indagine e altri ancora sono stati posti a disposizione solo nelle fasi finali dell'istruttoria.

Il contributo degli organi tecnici della NATO, che ha consentito di aggirare un segreto non eliminabile, è stato di particolare utilità: esso ha consentito da un lato di risolvere antichi dubbi - risalenti alle prime perizie e che non erano mai stati chiariti - sulla integrità dei nastri 99 e 100 di Marsala e sulle operazioni che in questo Sito della Difesa aerea ebbero luogo la notte del 27 giugno. D'altro lato il contributo tecnico della NATO ha portato elementi di conforto per l'interpretazione di quei dati.

Al termine di questo lavoro di chiarificazione degli elementi di fatto su cui basare le valutazioni tecniche, il controllo di coerenza di cui s'è detto innanzi ha portato questo Ufficio a ritenere che vi sia una situazione di contrasto probatorio, derivante dalle diverse conclusioni cui portano i dati tratti dai radar e quelli desunti dall'esame del relitto e che questo contrasto non sia risolvibile sulla esclusiva base del lavoro peritale.

Si è dunque cercato di raccogliere elementi di prova esterni all'evento, che potessero contribuire a verificare o ad escludere l'una o l'altra delle due ipotesi.

Partendo dagli elementi obiettivi di cui si disponeva (in primo luogo le registrazioni di alcune conversazioni che ebbero luogo tra i diversi Centri della Difesa Aerea, del Controllo del traffico aereo, del Soccorso; poi un'imponente quantitativo di documenti acquisiti presso Istituzioni e privati) è stato così necessario ricostruire accuratamente le condotte di coloro che operarono - in diverse posizioni di responsabilità - a partire dalla sera del 27 giugno.

Un altro aspetto dell'istruttoria ha riguardato la ricostruzione del contesto in cui gli avvenimenti ebbero luogo, a partire dallo scenario del cielo radar immediatamente antecedente e successivo al disastro e fino alla individuazione della situazione di tensione internazionale, che poteva aver coinvolto il DC9 ITAVIA o in un'azione militare o in un attentato terroristico.

Sia quest'ultimo aspetto che i legami obiettivi esistenti tra la distruzione dell'aereo ITAVIA e la strage del 2 agosto 1980 hanno comportato un intenso lavoro istruttorio anche in questa direzione, condotto sempre in collaborazione con le Autorità giudiziarie di volta in volta interessate.

Ciò ha comportato la necessità di un'approfondita istruttoria sulle attività di disinformazione che hanno accomunato, sin dall'origine, tanto i fatti di Ustica quanto il procedimento per la strage di Bologna.

Una parte consistente delle requisitorie è quindi dedicata alla ricostruzione di alcuni di questi episodi, almeno entro i limiti di stretto rilievo processuale e sempre che non fossero già stati oggetto di accertamento giudiziale.

Connesso a tale filone di indagine è quello concernente il rapporto tra la documentazione rinvenuta presso alcuni Organismi deputati alla raccolta e alla elaborazione delle informazioni e le reali attività che da essi furono svolte.

A fronte, infatti, di un desolante panorama archivistico, da cui risulterebbe che la principale attività dei nostri Apparati di *intelligence* fosse all'epoca costituita dalla formazione di rassegne stampa, si è accertato un attivismo non sempre limpido nei modi e nelle finalità e non sempre correttamente documentato.

Alcune di queste condotte sono state ritenute di rilievo penale e per esse si è proceduto, anche in giudizi separati.

Un esempio significativo di attività non correttamente documentate è costituito dai rapporti SISMI - SIOS Aeronautica alla fine di luglio del 1980, relativi a ipotesi di correlazione tra il rinvenimento del MIG 23 libico in Castelsilano e la perdita del DC9.

Nessuna corretta informazione risulta esser stata data alle Autorità politiche, né di questa ipotesi né del fatto, accertato senza ombra di dubbio, che già nella sera del 27 giugno era stata prospettata la ragionevole ipotesi che il DC9 fosse precipitato a causa di un evento esterno (fosse esso una collisione o un'esplosione).

Non ha rilievo, qui, che quella ipotesi fosse o meno fondata.

Ciò che conta, per gli aspetti che concernono i reati contestati al personale dell'Aeronautica Militare, è che questa convinzione si basasse allora su alcuni dati di fatto, la cui cognizione fu piena sin dalla notte stessa tra il 27 e il 28 giugno.

Si è dunque cercato, in queste requisitorie, di accertare quali dati di fatto siano stati subito conosciuti, perché non siano stati portati a conoscenza né delle Autorità politiche (che infatti ne riuscirono solo a percepire qualche voce, per via indiretta) né di quella giudiziaria, chi abbia posto in essere queste condotte.

Si è cercato di individuare le responsabilità - che per esser penali sono naturalmente personali e non collettive - per gli innumerevoli episodi di falsità in attestazioni, di soppressione di documenti, di esecuzione immotivatamente parziale degli ordini dell'Autorità.

Queste condotte hanno gravemente nociuto, non solo al procedimento penale, ma anche all'attività delle Commissioni amministrative, prime tra tutte quella tecnica costituita dal Ministro dei Trasporti.