

Rassegna stampa cronologica dal 1980 al 1985

1980

MAR TIRRENO, 27 GIU 1980 - Colpito da un missile o per l'esplosione di una bomba, alle 20,56 precipita in mare al largo di Ustica un aereo "Dc 9" della compagnia privata "Itavia". L'aereo, impiegato nel volo di linea ih 870, da Bologna a Palermo, è partito dall'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Borgo Panigale in ritardo, alle 20,08 anziché alle 18,30, ed è atteso a Punta Raisi alle 21,13. Nell'incidente muoiono tutti i 77 passeggeri, fra i quali 13 bambini, e i quattro membri dell'equipaggio. (ANSA)

MAR TIRRENO, 28 GIU 1980 - Proseguono le ricerche dell'aereo Dc 9 dell'"Itavia" in volo da Bologna a Palermo e precipitato in mare verso le 21,00 del 27 giugno: l'ultimo contatto radar si è avuto alle 20,56 nel punto "condor" (coordinate 39° 35' Nord, 13° 04' Est), dove il velivolo ha lasciato l'aerovia "ambra 1" per immettersi sull'"ambra 13". La fregata "Orsa" della Marina militare avvista i primi relitti e alcuni cadaveri delle vittime in una zona alle coordinate 39° 49' Nord e 12° 55' Est, una sessantina di miglia a Nord dell' isola di Ustica. Il troncone di coda è distante circa 22 miglia. In serata le salme recuperate sono 42. L'elenco dei passeggeri e le prime ipotesi sulle cause dell'incidente. La direzione volo della compagnia "Itavia" sostiene che "l'unica spiegazione logica appare quella di un sabotaggio, l'esplosione di una bomba a bordo". (ANSA)

USTICA (PA), 29 GIU 1980 - Riprendono le ricerche dei relitti del dc-9 dell'Itavia precipitato in mare. Le salme recuperate sono 42, quelle identificate 25. Si fa l'ipotesi di una esplosione provocata da una collisione. Il ministero della Difesa ribadisce che né prima né dopo né durante la sciagura vi sono state manovre Nato o nazionali nella zona del Tirreno centrale. (ANSA)

PALERMO, 1 LUG 1980 - In relazione alle indagini sul Dc 9 dell'Itavia precipitato nella notte fra il 27 ed il 28 giugno tra Ponza ed Ustica con 77 passeggeri e quattro membri dell' equipaggio, viene portato a Palermo il troncone di coda dell'aereo perché venga esaminato. Sono ancora 39 le salme disperse, il relitto si trova a tremila metri di profondità una serie di fotografie della superficie del mare viene scattata durante la ricognizione di un "Chesna 410 Executive" decollato da Punta Raisi. Nella Cattedrale l'arcivescovo cardinale Salvatore Pappalardo celebra il rito funebre per le vittime della sciagura. (ANSA)

ROMA, 3 LUG 1980 - In relazione alla sciagura aerea del Dc 9 dell'Itavia, avvenuta sul mare fra Ustica e Ponza, l'Aeronautica militare precisa che le registrazioni dei radar militari della difesa aerea che seguivano il volo del Dc-9 sono a disposizione per l'inchiesta. L'ambasciata americana precisa che nessun aereo o nave americani erano impegnati nella zona dell'incidente. Il ministro della Difesa ribadisce che non risulta mancante alcun aereo militare, né che sono stati ripescati pezzi appartenenti ad un aereo militare sul luogo dell'incidente. (ANSA)

1981

ANALISI ROTTAMI DC-9 ITAVIA USTICA

ROMA, 9 GEN 1981 - Sono incominciate a Roma al laboratorio dell'aeronautica militare, le analisi chimico-fisiche e radioscopiche su quanto è stato recuperato del DC-9 Itavia "I-tigi" scomparso improvvisamente con 81 persone a bordo al largo di ustica il 27 giugno scorso. I risultati preliminari saranno discussi venerdì 16 gennaio in una riunione della commissione tecnica di inchiesta. Le

analisi mirano fra l'altro ad accertare la presenza di parti metalliche estranee all'aereo le caratteristiche e la localizzazione di eventuali esplosioni (nella cabina passeggeri, nella stiva, all'esterno), la giustificazione delle tracce di fosforo rilevate su di un frammento metallico se il fosforo può provenire da un processo di protezione di alcune parti dell'aereo, di alcune parti di missili, o da bombe o bengala per illuminazione. Il presidente della commissione tecnica, Carlo Luzzati, è "abbastanza fiducioso di avere da queste analisi una risposta chiara sulle cause dell'incidente" che per ora rimangono la collisione con un missile, lo scoppio di una bomba o di materiale pericoloso trasportato a bordo. Se i risultati non saranno decisivi la commissione esaminerà la fattibilità dell'individuazione e del recupero dei tronconi del DC-9 che dovrebbero trovarsi ad una profondità di circa 3000 metri. I rottami recuperati sono: parte del bordo di uscita dei "flaps" situati sull'ala, il rivestimento posteriore della fusoliera, il cono di coda, che è intatto, un sedile di pilota, parecchi schienali e cuscini, una rotaia metallica di ancoraggio dei sedili, dei passeggeri, molte imbragature di nylon per container, bagagli, eccetera. I primi risultati delle analisi chimico-fisiche sui rottami del DC-9 Itavia scomparso al largo di Ustica con 81 persone "non sono tali da modificare le nostre idee sulle ipotesi delle cause del disastro che rimangono, come ordine di priorità: ordigno a bordo o esplosione di materiale pericoloso, collisione con un oggetto volante non identificato (missili, meteorite)". Lo ha dichiarato all'Ansa il magistrato Giorgio Santacroce al termine di una riunione oggi a Roma fra il gruppo dei suoi periti, la commissione di inchiesta ministeriale e ufficiale del laboratorio dell'aeronautica militare al quale sono affidate le analisi. E' stata quindi decisa, ha detto Santacroce, la formazione di un gruppo di lavoro composto da alcuni esperti del collegio peritale, della commissione e del laboratorio per proporre un programma di analisi più raffinate, comprese quelle distruttive. Il programma verrà discusso nell'ultima settimana di gennaio. Nella riunione di oggi Giorgio Santacroce ha anche consegnato alla commissione il frammento con tracce di fosforo trovato nel corpo di una passeggera e che dovrà essere esaminato per cercare di identificare natura e provenienza della sostanza. Il magistrato ha affermato infine che dai documenti di manutenzione è esclusa l'ipotesi del cedimento strutturale, ma in base alle tracce radar disponibili non è possibile dire se un tale evento si è verificato o non verificato. (ANSA)

ITAVIA: COMUNICAZIONE GIUDIZIARIA A PRESIDENTE

ROMA, 2 APR - Una comunicazione giudiziaria nella quale si ipotizza l'accusa di truffa aggravata continuata e' stata fatta notificare dal pubblico ministero Giorgio Santacroce all'ing. Aldo Davanzali, presidente e amministratore delegato della società Itavia. L'avviso di reato e' stato emesso sulla base di una denuncia presentata da alcuni sindacalisti tempo fa, quando erano alla ribalta della cronaca le "disavventure" della società. I sindacalisti, in sostanza, sostennero che Davanzali da anni continuava ad assicurare come efficiente un "Kokker 28 I-tida" che nel 1975 era uscito di pista e che era praticamente ridotto ad un rottame. Attraverso questo espediente, sempre secondo l'accusa, il presidente dell'Itavia sarebbe riuscito a far accendere da parte di istituti di credito varie ipoteche sul velivolo, ottenendo in cambio finanziamenti per ingenti somme. Nella comunicazione giudiziaria si ipotizza la truffa in danno del banco di Santo Spirito, dell'istituto mobiliare italiano e dell'Italcasse. Non e' comunque certo, fino a questo momento, che questi tre istituti abbiano effettivamente finanziato la società, perciò il dott. Giorgio Santacroce ha affidato al nucleo centrale di polizia tributaria della guardia di finanza una serie di accertamenti. L'episodio che ha determinato la comunicazione giudiziaria rientra nella più ampia inchiesta giudiziaria, affidata allo stesso Santacroce e riguardante il disastro aereo avvenuto nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980. Già nell'ambito di questa istruttoria, il dott. Santacroce invio' al dott. Davanzali una comunicazione giudiziaria ipotizzando l'accusa di diffusione di notizie false e tendenziose. L'accusa venne mossa perché Davanzali ha sostenuto che il disastro aereo fu provocato da un urto del velivolo con un missile. Davanzali sarà interrogato la prossima settimana. (ANSA)

ITAVIA: INTERROGATO DAVANZALI

ROMA, 13 APR - l'avvocato Aldo Davanzali, presidente dell'Itavia, e' stato interrogato oggi come imputato dal sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce, che lo ha accusato di truffa aggravata e continuata in danno di alcune banche. Questi istituti (si tratta del banco di Santo Spirito, dell'Istituto Mobiliare Italiano e dell'Italcasse) concessero alla societa' cospicui finanziamenti, accettando, secondo quanto sostiene l'accusa, come garanzia la polizza di assicurazione che l'Itavia aveva stipulato a suo tempo su un aereo che poi, per un incidente, si ridusse in un rottame. Oggi, rispondendo alle domande del dottor Santacroce, Davanzali ha precisato che la garanzia offerta non si riferiva soltanto all' aereo rimasto incidentato, bensì ad un gruppo di velivoli che facevano parte della flotta dell'Itavia. In cambio di questa garanzia e di altre fornite personalmente da Davanzali, la societa' ottenne finanziamenti, due dei quali furono concessi dal banco di Santo Spirito nel 1978 e nel 1980. Davanzali, che il 2 aprile scorso aveva ricevuto una comunicazione giudiziaria, si e' presentato al dottor Santacroce accompagnato dagli avvocati Enzo Gaito e Osvaldo Fassari. Indiziandolo di reato sulla base di una denuncia presentata contro di lui da un gruppo di dipendenti della societa' , il magistrato aveva contestato a Davanzali la truffa ai danni dei tre istituti bancari. Oggi il presidente della societa' si e' difeso sostenendo che dal gruppo degli aerei assicurati non era stato tolto il velivolo sinistrato poiche' era intenzione della societa' tentare il suo recupero e renderlo nuovamente efficiente. Cio' e' stato pero' impossibile - ha aggiunto - poiche' il disastro di Ustica, accaduto il 27 giugno dello scorso anno, aveva determinato una grave situazione nella societa' , alla quale recentemente e' stata revocata da parte del ministero dei trasporti la licenza d' esercizio. Davanzali ha poi aggiunto che oltre alla polizza di assicurazione globale su una parte della flotta dell'Itavia, egli stesso aveva dato in garanzia alle banche i suoi beni personali. L'aereo sinistrato, ormai ridotto ad un rottame, si trova abbandonato dal 1975 ai bordi dell' aeroporto di Bergamo. Dal velivolo sono stati asportati la parte anteriore e i motori. (ANSA)

DC-9 USTICA: CONCLUSIONI A SETTEMBRE

ROMA, 19 ago 1981 - Fa parte del carrello di un grosso aereo di peso massimo al decollo di circa 50 tonnellate, non di un aereo militare veloce e di piccole dimensioni, né del DC-9 Itavia esploso al largo di ustica nel giugno dell'80. Lo ha dichiarato all'Ansa Carlo Luzzati, presidente della commissione ministeriale di inchiesta sul DC-9 Itavia, dopo aver ispezionato all'aeroporto di Reggio Calabria la "gamba" di carrello e relativa ruota recuperata davanti a San Ilario Ionico, il 10 agosto scorso. Il relitto sarà esaminato dagli esperti dell'ufficio sicurezza della direzione generale dell'aviazione civile e della terza regione aerea dell'aeronautica militare. Caduta la "novità" del ritrovamento del carrello, l'inchiesta sul disastro di Ustica, ha aggiunto Luzzati, sarà conclusa entro la fine di settembre" senza aver potuto determinare la causa precisa, fra le cinque ipotesi (esplosione per bomba, per materiale pericoloso a bordo, grave cedimento strutturale, collisione con aereo militare, con missile). "Si attende il termine delle analisi chimico-fisiche, ma anche quelle non presentano elementi nuovi. La relazione conterrà uno studio, condotto con la marina militare, per l'individuazione dei relitti dell'aereo nel tirreno, che è l'impresa più difficile data la profondità e la vastità della zona". Se si potessero individuare le parti del DC-9 forse basterebbe ispezionarle con telecamere, ha osservato luzzati, senza recuperarle. La relazione ad ogni modo "non conterrà una proposta per l'individuazione". Esprimendo un'opinione personale Luzzati ha detto di "non credere ad un cedimento strutturale spontaneo, ma alla violenta causa, bomba o missile. Non ci sono però elementi per provarlo. Anche le analisi dell'ente federale degli stati uniti per la sicurezza dei trasporti (NTSB) non hanno portato alcun elemento determinante per una collisione con aereo". Come commissione "ci accontenteremmo di indicare con precisione quello che non è stato", ha concluso Luzzati. Quanto al relitto recuperato nel mare di San Ilario Ionico, il direttore della circoscrizione aeroportuale della Calabria, Tommaso Agnello, ha precisato che il pneumatico è

dalla marca tedesca "Continental", ancora gonfio ed ha il battistrada apparentemente del tutto consumato. E' la "gamba" di un carrello principale perché dotato di freno assente nei ruotini anteriori. Peso circa 2 quintali. Il relitto ha alcune incrostazioni marine che secondo i pescatori del luogo si possono formare rapidamente, anche in 6 mesi. Il tempo di permanenza in acqua sarà ad ogni modo determinato da un biologo marino. La zona in cui è stato ritrovato è interessata da forti correnti e gli stessi pescatori hanno affermato che un anno fa il relitto non poteva trovarsi in quel punto perché vi si sarebbero impigliate le reti. Sulla gamba del carrello e sul pneumatico sono incisi numeri di serie che dovrebbero permettere di risalire, anche se con difficoltà, alla fabbrica, ricostruendo la carriera dell'aereo. Ad ogni modo non si hanno notizie di aerei scomparsi senza lasciare traccia appartenenti a moderne forze aeree o importanti compagnie. Non sono state rilevate iscrizioni particolari ha concluso Tommaso Agnello, se non diverse punzonature con "ok 01" "ok 22" "ok 3" che stanno a significare i vari controlli. (ANSA)

DC-9 USTICA: ESCLUSO SOLO CEDIMENTO SPONTANEO

ROMA, 1 ott 1981 - Il rapporto della commissione ministeriale di inchiesta sul DC-9 Itavia precipitato improvvisamente al largo di Ustica con 81 persone il 27 giugno '80 escluderà solo il cedimento strutturale spontaneo dell'aereo come causa del disastro. Rimangono in piedi altre 4 ipotesi (esplosione per bomba, per materiale pericoloso a bordo, collisione con aereo militare o con missile). Attualmente solo il ritrovamento dei rottami, il loro recupero o al limite le fotografie, potrà chiarire la causa. Sono le conclusioni della commissione che saranno consegnate al ministro dei trasporti a metà ottobre, con circa due settimane di slittamento sul tempo previsto. E' un ritardo, ha osservato il presidente della commissione Carlo Luzzati, dovuto semplicemente alla consegna dei risultati delle analisi chimico-fisiche del laboratorio dell'aero nautica e alla stesura materiale del rapporto. La commissione proporrà al Ministro di approfondire tutti i problemi dell'individuazione-recupero dei rottami che è già stata studiata in collaborazione con la marina militare. In ogni caso l'operazione non potrà essere tentata prima della prossima primavera-estate, con mare più calmo, ha detto Luzzati. Il problema fondamentale rimane la localizzazione dei rottami, ha sottolineato Luzzati, perché la zona di caduta nel tirreno è solo presunta ed è molto vasta: forse potranno bastare delle "buone fotografie senza il recupero". Quanto alle conclusioni del rapporto Luzzati ha osservato che con il materiale a disposizione si è giunti a "un notevole risultato: abbiamo stabilito che aerei di quel tipo non fanno scherzi improvvisi. La gente dovrebbe essere assicurata da questo punto di vista. Per il resto abbiamo potuto solo dire che cosa "non è successo". (ANSA)

DISASTRO USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 24 nov 1981 - Sarebbe stata una esplosione a provocare la sciagura aerea del "DC-9" Itavia che il 27 giugno dello scorso anno precipitò in mare al largo dell'isola di Ustica causando la morte di 81 persone. La circostanza, destinata ad imprimere una svolta all'inchiesta giudiziaria da tempo condotta dalla magistratura romana, è emersa al termine dei colloqui avuti dal sostituto procuratore della repubblica di Roma Giorgio Santacroce con funzionari ed esperti di due istituti inglesi specializzati nelle indagini sulle cause tecniche dei disastri aerei. In seguito agli accertamenti svolti in Inghilterra nei primi giorni di novembre, il magistrato, che è stato accompagnato a Londra dal dr. Carlo Luzzati, presidente della commissione ministeriale d'inchiesta sulla sciagura di Ustica, ha chiesto al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, On. Balsamo, di provvedere a localizzare e recuperare in fondo al mare i relitti del DC-9. - Insieme con il giudice Santacroce e con il dott. Luzzati, si sono recati a Londra Riccardo Peresempio, un esperto della commissione d'inchiesta ministeriale, e il maggiore dell'aeronautica militare Giovanni Oddone, quest'ultimo incaricato dal magistrato di compiere accertamenti su cuscini, bagagli, abiti ed altro materiale recuperato in mare. Per verificare il lavoro finora svolto a confrontarlo con l'esperienza di altri disastri aerei gli

inquirenti hanno avuto colloqui con funzionari ed esperti dell'"accident investigation branch" (A.I.B.) e del "royal armament research and development establishment" (R.A.R.D.E.), rispettivamente a Londra ed a Farnborough. Al termine degli incontri, esperti inglesi ed Italiani si sono trovati d'accordo nell'escludere, tra le ipotesi della sciagura, quelle di una collisione in volo con un altro aereo e quella di un cedimento strutturale delle paratie o di altre parti del DC-9 per cause spontanee o derivanti comunque dall'usura. Entrambi, invece, hanno concluso che esistono elementi per accreditare la tesi di una esplosione, anche se, allo stato delle indagini, non è possibile stabilire se essa sia avvenuta all'interno o all'esterno dell'aereo. Non appena rientrato in Italia, il dott. Santacroce ha ordinato nuovi accertamenti di laboratorio allo scopo di individuare eventuali tracce di esplosivo su cuscini, bagagli, abiti, rivestimenti recuperati dopo la sciagura del giugno dello scorso anno. Inoltre, ha deciso di inviare al ministro dei trasporti On. Balsamo una lettera con la quale chiede formalmente che si adottino le iniziative necessarie per localizzare e recuperare in fondo al mare i relitti del DC-9. Secondo il giudice, infatti, il recupero di alcune, se non tutte, le parti dell'aereo, che, precipitando in mare, si spezzò in numerosi tronconi, potrebbe rivelarsi decisivo per accertare definitivamente le cause della sciagura. Lo stesso magistrato romano, alla fine della scorsa estate, ha chiesto ad un gruppo di esperti uno studio sulle possibilità di portare a termine l'impresa di recupero dei relitti. Le conclusioni sono state positive nel senso che è stata localizzata un'area entro la quale dovrebbero trovarsi i relitti del DC-9. Le operazioni di recupero, lunghe e costose, potrebbero avere successo se, come in altre occasioni, ad occuparsene fosse una ditta specializzata e con esperienze specifiche. (ANSA)

1982

CONSEGNATO RAPPORTO INCHIESTA DC-9 USTICA

ROMA 16 mar 1982 - Il rapporto ufficiale sul disastro del DC-9 Itavia scomparso a nord di Ustica con 81 persone a bordo il 27 giugno '81, è stato consegnato oggi al ministro dei trasporti, Vincenzo Balzamo, dal presidente della commissione di inchiesta, Carlo Luzzati. Le conclusioni confermano che la tragedia è stata provocata dall'esplosione di un ordigno e che non si può precisare se la bomba era a bordo dell'aereo o l'esplosione è stata causata dall'estero, da un missile. Le conclusioni della commissione di esperti sono all'unanimità. Le analisi di laboratorio, ancora in corso sui sedili dell'aereo, potrebbero spiegare solo la natura interna dell'esplosione. Le parti recuperate non hanno infatti tracce di schegge come quelle prodotte dalla "testa di guerra" di un missile. Il rapporto afferma che l'individuazione della causa esatta del disastro è condizionata anche dall'ispezione di parti significative dell'aereo che giacciono a circa 3.500 metri di profondità. Fotografie molto fedeli potrebbero rendere superfluo il recupero vero e proprio. Al rapporto sono allegati gli studi di due ditte italiane specializzate (la "sub sea oil services" e la "marine geophysical") che considerano tecnicamente realizzabile l'individuazione e l'esplorazione con "telecamere" o minosommersibili. Costo 10-19 miliardi, in modo indicativo. Il recupero potrà essere deciso sulla base dei risultati delle due precedenti fasi. (ANSA)

MINISTRO BALZAMO: INCIDENTE USTICA E SICUREZZA VOLO

ROMA, 16 APR - Il ministro dei trasporti Balzamo, chiederà al parlamento i soldi per recuperare al largo di Ustica il relitto del dc-9 Itavia esploso con 81 persone a bordo il 27 giugno di due anni fa. E' "l'unico sistema per conoscere in modo definitivo la verità sul disastro". Entro maggio verrà presentato al consiglio dei ministri un disegno di legge per la costituzione del "comitato per la sicurezza del volo" destinato a svolgere tutte le azioni necessarie per la prevenzione degli incidenti e le relative inchieste. Lo ha annunciato oggi a Roma lo stesso ministro Balzamo in una conferenza stampa (vedi ansa 144/02). Rendendo note le conclusioni della commissione di inchiesta sul

disastro di Ustica, Balzamo ha confermato che la causa e' stata un'esplosione, ma non si puo' precisare se per una bomba all'interno dell'aereo o per un ordigno proveniente dall'esterno. Il rapporto della commissione dice che la "fusoliera si e' aperta in volo, in tempo brevissimo". Il ministero ha gia' chiesto a due ditte specializzate di precisare entita' e costo dei lavori che a 3.500 metri di profondita' "non saranno semplici e costeranno parecchi miliardi". Le ditte hanno gia' confermato che l'operazione e' tecnicamente fattibile. Il vero e proprio recupero del relitto dipende dalla possibilita' di fotografare parti significative del dc-9. La commissione afferma che le analisi di laboratorio, ancora in corso, potrebbero individuare la natura dell' ordigno e dove e' stato collocato, ma non se proviene dall' esterno data la limitatezza dei relitti recuperati. Sul disegno di legge del "comitato per la sicurezza del volo" Balzamo ha precisato che si tratta di un provvedimento stralcio del disegno di legge 1480 gia' presentato dal governo per la riforma della direzione generale dell' aviazione civile (Civilavia). Il nuovo provvedimento viene presentato perche' la riforma generale "stenta a trovare una conclusione", mentre i problemi della sicurezza sono sempre piu' urgenti: se la riforma andasse rapidamente in porto in progetto particolare sara' ritirato. Il "comitato" e' posto alle dirette dipendenze del ministro dei trasporti, ma Balzamo " non si oppone ad un suo trasferimento alla presidenza del consiglio se questo venisse richiesto" per garantire la massima indipendenza. Nelle inchieste infatti il ministero dei trasporti potrebbe comparire come imputato. Ad ogni modo i cinque componenti del "comitato", durante il loro mandato di cinque anni, saranno collocati fuori del ruolo organico di appartenenza se dipendenti dello stato. Il "comitato" potra' far intervenire 15 "investigatori" specializzati nella sicurezza del volo e nelle inchieste sugli incidenti. L' istituzione del "comitato" rientra in una piu' complessa operazione di "cieli puliti e sicuri" ha detto Balzamo. il "comitato" dovra' per esempio funzionare anche come servizio tecnico per la ricerca e la localizzazione delle interferenze radio in collegamento con il ministero delle poste. Balzamo ha chiesto inoltre all'Aeronautica militare di accelerare i lavori per completare la copertura radar del territorio italiano. Sul collegamento ferroviario con l' aeroporto di Fiumicino Balzamo ha annunciato che i lavori inizieranno entro maggio, avranno una durata di circa due anni e costeranno 40-45 miliardi. Entro settembre prossimo la ferrovia dovrebbe arrivare anche all' interno dell' aeroporto di Pisa per facilitare i passeggeri di Firenze e il carico-scarico delle merci. Infine, come progetto da precisare, il ministro intende realizzare entro l' anno sugli aeroporti di Roma e Milano un unico organico responsabile di tutti i servizi pubblici, da quello dei vigili del fuoco a quello sanitario, per superare i contraccolpi della "microconflittualita' ". (ANSA)

INCIDENTE AEREO DI USTICA: MINISTERO DIFESA

ROMA, 16 APR - In merito all'incidente di Ustica e alle possibili cause del disastro rese note ufficialmente oggi dal ministro dei trasporti (vedi ansa 174/02) il ministero della difesa ha ribadito in un comunicato "quanto e' gia' stato reso noto in tutte le sedi, anche parlamentari, e cioe': 1) e' assolutamente da escludere che un velivolo militare italiano o alleato sia entrato in collisione con il " dc9 "; 2) e' parimenti da escludere in modo tassativo un impatto con il " dc 9 " di un missile o di un colpo di artiglieria - di qualsiasi natura - di provenienza italiana o alleata. Nella zona infatti non era in corso alcuna esercitazione nazionale o Nato; nessun velivolo dell'Aeronautica militare era in volo ne' alcun velivolo o nave della sesta flotta Usa operava nel mar Tirreno. Neppure al poligono sperimentale interforze di Salto di Guirra era in svolgimento alcuna attivita' di lancio di missili italiani o alleati". (ANSA)DC 9 ITAVIA: CHIESTO RECUPERO RELITTO

ROMA, 20 MAG - Il recupero dei resti dell'aereo "dc 9" dell'Itavia, che il 27 giugno del 1980 precipito' nel mare di Ustica, provocando la morte di 81 persone, e' stato chiesto dai familiari delle vittime, che hanno rivolto un appello al presidente della repubblica, ai presidenti del consiglio, della camera e del senato, ai ministri di grazia e giustizia e della difesa, all'autorita' giudiziaria e a tre partiti: dc, pci, psi. Con l'appello, presentato a nome dei familiari delle vittime da Gianfranco

Fontana, si ricorda che nonostante sia stata presentata già un'analoga petizione, a distanza di due anni dal disastro non è stata presa ancora alcuna iniziativa. "Siamo stufo di parole - si legge in una lettera inviata alle autorità -; vogliamo conoscere la verità e poiché sembra che questa non possa essere accertata se non con il recupero del relitto, chiediamo che lo si faccia senza più perdere tempo. Lo impongono la gravità del disastro e la necessità della sicurezza di volo cui ogni cittadino ha diritto, fruendo di tale servizio".(ANSA)

SCIAGURA DI USTICA: TRIPODI E SERVELLO

ROMA, 30 LUG - La sciagura aerea di Ustica del giugno di due anni orsono è oggetto di una interrogazione fatta al presidente del consiglio dai deputati missini Tripodi e Servello i quali hanno chiesto di sapere "quali passi diplomatici il governo intende compiere per accertare le responsabilità connesse a quanto reso di pubblica ragione dalla radio inglese 'Bbc' che ha accusato lo stato libico di avere fatto intenzionalmente colpire il dc-9 dell'Itavia precipitato nei pressi di Ustica, con 81 vittime, il 27 giugno 1980 e quali misure intende prendere per evitare che il cielo italiano sia impunemente e pericolosamente insidiato da consimili delittuose imprese piratesche". (ANSA)

DISASTRO AEREO USTICA: CORLEONE

ROMA, 27 AGO - Alla vicenda del dc-9 Itavia, in volo tra Bologna e Palermo, esploso nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980 è dedicata una interpellanza del deputato radicale Franco Corleone, rivolta al ministro dei trasporti. Il parlamentare premette che l'aereo "fu abbattuto da un missile aria aria radiocomandato partito da un aereo da caccia" e che "unica ipotesi possibile è l'attacco volontario con la precisa intenzione di abbattere l'aereo di linea"; chiede infine di conoscere quali passi il governo intenda compiere per scoprire gli autori di tale azione e quali ne siano state, sempre secondo il governo, le motivazioni. (ANSA)

"DC - 9" USTICA: PRESIDENTE COMMISSIONE INCHIESTA

ROMA, 27 AGO - "Allo stato attuale delle indagini, nessuno è in grado di poter dire con ragionevole certezza se il "dc - 9" Itavia precipitato nel Tirreno il 27 giugno '80 è stato distrutto da una esplosione interna o esterna". Lo ha affermato Carlo Luzzati, presidente della commissione d'inchiesta, in riferimento ad alcune notizie di stampa secondo cui l'aereo fu colpito da un razzo sparato da un jet. Secondo Luzzati, anche altri elementi usati per sostenere la tesi dell'esplosione dall'esterno non danno la prova che la dinamica dell'incidente sia avvenuta così. Rivetti della carlinga e frammenti di cristallo dei finestrini possono trovarsi nei corpi dei passeggeri anche nel caso di una esplosione dall'interno. "Vi sono precedenti, ha detto Luzzati, in cui per esplosioni accertate a bordo si sono avuti gli stessi fenomeni". Luzzati ha infine affermato che sono ancora in corso analisi di laboratorio richieste dal magistrato. I risultati di queste analisi, che dovrebbero conoscersi entro settembre, potrebbero rendere inutile il recupero come ultimo mezzo per accertare la vera causa del disastro. (ANSA)

SPECIALE TG1: "GIALLO" DC9 ITAVIA

ROMA, 10 SET - "Delitto nel cielo" è il titolo del servizio speciale che andrà in onda lunedì prossimo alle 22,45 per i servizi speciali del tg1 a cura di Bruno Vespa. Il programma è stato realizzato dalla Bbc e si riferisce al "giallo" del dc9 dell'Itavia, precipitato nei pressi di Ustica il 27 giugno 1980 per ragioni non ancora accertate. La tesi che emerge dall'inchiesta della televisione

britannica e' che il dc9 e' esploso in volo dopo essere stato colpito da un missile. Viene avanzata l'ipotesi di un attacco da parte di un aereo militare libico. (ANSA)DC9 USTICA: DOPO TRASMISSIONE BBC

ROMA, 14 SET -. "Allo stato dei fatti, nessun esperto inglese o americano puo' affermare con assoluta sicurezza se l' incidente del dc. 9 Itavia del 27 giugno '80 e' stato causato da una bomba a bordo o da un missile lanciato da un altro aereo". Lo ha affermato Carlo Luzzati, presidente della commissione d'inchiesta sul disastro, in relazione alla trasmissione "assassinio nel cielo" prodotta dalla rete inglese "Bbc" e messa in onda ieri dalla rai. Nella trasmissione si da' per certo l' abbattimento premeditato da parte di un missile di un aereo libico. Pur avendo definito la trasmissione "giornalisticamente ben fatta", Luzzati ha detto che, sotto il profilo tecnico " non hanno riscontro su dati di fatto". Il presidente della commissione ha inoltre "contestato fermamente" l'affermazione fatta dal presidente dell'Ifalpa secondo cui due anni sono troppi per una inchiesta di questo genere. Secondo Luzzati , "un incidente come quello del dc9, Itavia, con cosi' pochi elementi a disposizione dell'inchiesta, non si e' mai verificato al mondo". Luzzati ha infine affermato che sia sta tentando di accelerare alcuni esami di laboratorio che potrebbero dire una parola definitiva sulle cause dell' incidente. Gli esami termineranno comunque entro settembre. Anche il generale Romolo Mangani, dello stato maggiore dell'Aeronautica, ha espresso molte perplessita' sulle conclusioni dell'inchiesta inglese. All'epoca dell' incidente mangani era comandante del terzo "centro operativo regionale" (roc) di Martina Franca che ha fra le sue competenze la sorveglianza dell' area interessata di Ustica. Secondo Mangani "e' estremamente improbabile che a tali quote (circa settemila metri) un aereo di qualsiasi nazionalita' si avvicini ad un aereo civile per abbatterlo nella presunzione di non essere visto dal radar di difesa aerea ne' in avvicinamento ne' in allontanamento e che neppure una traccia del missile venga ritrovata nei rottami dell'aereo abbattuto o galleggi sul mare". (ANSA)

SARA' RECUPERATO RELITTO DC-9 USTICA

ROMA, 12 OTT - Il relitto del dc-9 itavia esploso nella zona di Ustica due anni fa con 81 persone, sara' recuperato per chiarire definitivamente le cause di un incidente ormai diventato "storico". La spesa sara' di 10 miliardi. E' quanto chiede il ministro dei trasporti Vincenzo Balzamo con una relazione e relativo schema di disegno di legge inviati ai ministeri del tesoro e del bilancio e per conoscenza alla presidenza del consiglio dei ministri. Il disegno di legge, precisa una nota ministeriale, e' articolato in tre punti. Con il primo si autorizza il ministro dei trasporti ad affidare a imprese o a consorzi di imprese, enti, istituti e tecnici specializzati di nazionalita' italiana o straniera l' incarico della ricerca e del recupero del relitto del dc - che e' disperso a 3.500 metri di profondita' nel Tirreno. Con il secondo viene autorizzata la spesa complessiva di dieci miliardi di lire per il 1982. Con il terzo si provvede all' imputazione della stessa al relativo capitolo di bilancio. La commissione di inchiesta ha affermato che il disastro e' avvenuto per una esplosione senza poter precisare se all'interno o all' esterno (missile). Il disegno di legge vuole accertare una volta per tutte le cause mettendo fine alle illazioni diffuse anche alla televisione da un servizio della Bbc inglese e da esperti americani secondo i quali l'aereo e' stato abbattuto volutamente con un missile lanciato da un aereo libico. La commissione di inchiesta aveva gia' interpellato alcune ditte specializzate che avevano sostenuto la fattibilita' del recupero di parti significative del dc-9 o della loro semplice esplorazione fotografica. (ANSA)

1984

DC-9 USTICA: PRESIDENTE COMMISSIONE INCHIESTA

ROMA, 20 apr 1984 - Il presidente della commissione di inchiesta sul disastro del DC-9 Itavia del

27 giugno 1980, Carlo Luzzati, ha dichiarato all'Ansa che "non gli è stata comunicata alcuna imposizione di segreto militare sui risultati delle analisi tecniche condotte dall' aeronautica militare". A sua conoscenza il fatto di non aver comunicato una tale decisione al presidente della commissione sarebbe "un caso unico a livello mondiale". Luzzati è direttore della circoscrizione aeroportuale di alghero che comprende gli scali di alghero e olbia. Il presidente della commissione (che è nominata dal ministro dei trasporti), ha aggiunto di "non aver mai avuto problemi o limitazioni dai ministri allora in carica formica e balzamo". Alla domanda se gli sono stati consegnati anche i risultati delle ultime analisi svolte dal laboratorio dell'aeronautica e che, secondo quanto pubblicato, sono stati consegnati al giudice istruttore, Carlo Luzzati ha risposto con un "no comment". (ANSA)

DC 9 USTICA: AERONAUTICA MILITARE

ROMA, 20 apr 1984 - In relazione a quanto pubblicato da organi di stampa circa i risultati dell'inchiesta riguardante l'incidente dell'aereo "DC-9", caduto nelle acque di Ustica il 27 giugno del 1980, in ambienti dell'aeronautica militare si è appreso che nessuna interferenza o limitazione è stata imposta dall'aeronautica stessa allo svolgimento dell'inchiesta, per la quale la forza armata ha fornito tutta la collaborazione necessaria. Negli stessi ambienti si è appreso che i risultati, cui pervenne l'apposita commissione di inchiesta, furono notificati per competenza al ministero dei trasporti che l'aveva istituita. (ANSA)

DC 9 USTICA: LE INDAGINI

ROMA, 20 apr 1984 - "Tutti i risultati degli accertamenti tecnici svolti sul disastro aereo di Ustica sono stati consegnati all'autorità giudiziaria. Si tratta di varie perizie che sono coperte dal segreto istruttorio in quanto fanno parte degli atti di un procedimento tuttora in corso". La precisazione viene dagli ambienti giudiziari romani dopo la diffusione della notizia che le perizie erano coperte dal segreto di stato. Nel corso delle indagini sono state compiute varie perizie, una delle quali svolta dall'aviazione civile. Essa stabilì che il "DC-9" era precipitato in seguito ad una esplosione, ma non riuscì ad accertare se essa era avvenuta all'interno o all'esterno dell'aereo dell'"Itavia". Escluse anche che l'incidente fosse stato provocato da un incendio determinato da materiale infiammabile stivato a bordo. Ci furono inoltre analisi affidate ad un laboratorio dell'aeronautica militare i cui risultati non sono stati mai divulgati, ma che comunque sono stati trasmessi alla magistratura. Sull'incidente aereo di Ustica è in corso un procedimento civile che è stato promosso dai familiari delle vittime e nella quale è stata chiamata in causa la "Itavia" per il risarcimento dei danni. Nel corso del giudizio civile il magistrato ha chiesto all'avvocato Osvaldo Fassari, che assiste la società aerea, di procurare i risultati delle perizie ordinate nel corso dell' indagine penale che viene condotta contro ignoti. Il legale ha quindi chiesto al giudice istruttore Vittorio Bucarelli copia degli atti, ma questi gli ha risposto negativamente essendo la documentazione è coperta dal segreto. Negli ambienti giudiziari in proposito si fa rilevare che l'avvocato Fassari, non essendo parte nel procedimento penale, non ha diritto a consultare gli atti dell' inchiesta. In effetti il penalista non si è potuto costituire parte civile in quanto, almeno fino ad oggi, non sono state accertate eventuali responsabilità penali. Un fatto è certo, si osserva a palazzo di giustizia: tutti hanno dimostrato la massima collaborazione nel tentativo di far luce sull'incidente aereo. Comunque nulla di preciso sulla dinamica dell'evento è stato possibile stabilire. Nell' estremo tentativo di risolvere il mistero del "DC-9" caduto nel tirreno meridionale gli inquirenti hanno intenzione di recarsi negli stati uniti e in inghilterra per condurre ulteriori accertamenti tecnici sottoponendo a gruppi di esperti gli elementi finora raccolti nella speranza di chiarire le cause dell'esplosione. (ANSA)

DC-9 USTICA: RIPA DI MEANA

ROMA, 20 apr 1984 - "Come relatore del parlamento europeo sui problemi della sicurezza nel trasporto aereo, affermo che, se confermata, la decisione delle autorità dell'aeronautica militare italiana di coprire col "segreto militare" le risultanze delle perizie sulla tragedia del DC-9 Itavia che esplose nel cielo di Ustica col sacrificio di 81 vite umane, è uno scandalo internazionale". Lo ha dichiarato il deputato europeo Carlo Ripa di Meana (psi), riferendosi all'articolo pubblicato questa mattina dal quotidiano "La Repubblica", dal titolo "Segreto militare sul DC-9 esplosivo". Nell'articolo si dice, fra l'altro, che "le perizie dell'aeronautica militare consegnate al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, titolare dell'inchiesta restano dunque un segreto per tutti, anche per i rappresentanti legali dell'Itavia e dei familiari delle vittime. Numerosi sono gli interrogativi che nascono ora dopo il divieto richiesto dall'aeronautica militare". "Sono passati quattro anni da quella catastrofe - ha aggiunto Ripa di Meana - e nonostante i solleciti ufficiali del parlamento europeo al ministro dei trasporti, al ministro di grazia e giustizia, alla magistratura italiana non è stata fatta ancora luce. I parenti delle vittime, il parlamento europeo e l'opinione pubblica esigono la verità qualunque essa sia, si tratti di un missile libico, francese, americano, o di una bomba terroristica. O si tratta, invece, di un missile italiano?". Dopo aver affermato che "L'On. De Pasquale, che presentò una risoluzione su questo caso, io nella mia qualità di relatore e, credo, tutti i deputati europei, non daremo tregua perché si dica come sono andate le cose", Ripa di Meana ha rivolto "un appello al presidente Craxi perché intervenga, perché assicuri alle famiglie la verità e il risarcimento dovuto, perché metta fine a questo infame black out", inaccettabile in un paese civile, democratico, occidentale. Ripa di Meana ha infine annunciato che con l'On. De Pasquale incontrerà nei prossimi giorni la stampa e di aver inoltrato oggi ricorso con procedura d'urgenza al parlamento europeo e alla corte internazionale dei diritti dell'uomo". (ANSA)

DC-9 USTICA: PARTITO RADICALE

ROMA, 20 apr 1984 - La notizia pubblicata del segreto militare è secondo il gruppo parlamentare radicale "una conferma delle ipotesi più gravi avanzate su quell'incidente". In un comunicato il gruppo radicale afferma inoltre che "la questione non può concludersi così. E' in gioco la sicurezza del volo, la necessità di impedire che incidenti del genere si ripetano". Il gruppo radicale "utilizzerà tutti gli strumenti parlamentari per ottenere che il segreto venga tolto e che gli organi giudiziari, amministrativi e parlamentari accertino tutta intera la verità". (ANSA)

VICENDA USTICA: PRESIDENTE MAGISTRATI MILITARI

BARI, 21 apr 1984 - In merito alla vicenda del "segreto militare" sull'incidente di Ustica il presidente dell'associazione nazionale magistrati militari, dott. Vito Maggi, ha diffuso oggi una precisazione dopo le sue dichiarazioni pubblicate oggi da organi di stampa. "Non si riesce a comprendere - afferma Maggi - come nella perizia consegnata dall'aeronautica militare al giudice istruttore Bucarelli possano esservi contenute notizie costituenti segreto militare. Essendo il magistrato non autorizzato a conoscere detti segreti - prosegue Maggi - se ciò fosse vero si potrebbe configurare a carico dei militari dell'aeronautica che hanno redatto la perizia il delitto di rivelazione di notizie segrete non a scopo di spionaggio punito con la reclusione militare sino a 24 anni. Se invece fosse stato opposto il segreto militare con degli 'omissis', allora il giudice istruttore Bucarelli, se non ritenesse fondata l'opposizione del segreto militare, dovrebbe interpellare il presidente del consiglio che, ove ritenga di confermare detta opposizione, deve provvedere a far ciò entro 60 giorni dal ricevimento della richiesta. In questo caso il presidente del consiglio è tenuto a darne comunicazione al comitato parlamentare sui servizi di sicurezza". (ANSA)

DISASTRO AEREO DI USTICA: GIORGIO SANTACROCE SU "OGGI"

ROMA 28 apr 1984 - Difficilmente si riuscirà a conoscere la verità sul disastro aereo di Ustica, nel quale il 27 giugno 1979 morirono 81 persone che erano a bordo di un "DC-9" dell'Itavia. E' questa la convinzione del sostituto procuratore Giorgio Santacroce, il magistrato romano che per quattro anni ha indagato sulle cause della sciagura, prima di passare l'inchiesta al giudice istruttore dottor Vittorio Bucarelli. In un'intervista che il settimanale "oggi" pubblica nel prossimo numero e di cui è stata anticipata una sintesi il dottor Santacroce afferma che l'inchiesta se si chiudesse ora, "non potrebbe che finire con l'archiviazione. Senza imputati, perché si ignora la causa del disastro". Alla domanda se si potrebbero ancora fare altra analisi o indagini, il magistrato risponde: "non saprei proprio immaginarne". A meno che non emerga inaspettatamente qualcosa di nuovo, l'ultima speranza di scoprire altri indizi sarebbe il recupero del relitto dell'aereo, in fondo al tirreno. "Per quanto difficile, la cosa si poteva tentare - dice il magistrato - costava 12 miliardi, quando chiesi al governo di stanziare la somma. Non ci fu risposta. Col passare degli anni l'operazione diventa sempre più costosa e il risultato sempre più incerto". (ANSA)

INDIVIDUATO ESPLOSIVO DC-9 USTICA

ROMA, 5 MAG - Un esplosivo che entra nella composizione sia degli ordigni al plastico sia delle testate di guerra dei missili e' stato rivelato dalle ultime analisi sui materiali e i resti umani del dc-9 Itavia esploso con 81 persone a bordo nella notte del 27 giugno di quattro anni fa a nord di Ustica. L'esplosivo e' il t-4 denominato hexogen o cyclonite, dal nome chimico ciclo 1,3,5 trimetilen 2,4,6 trinitroammina. Il t-4 puo' essere usato solo o miscelato con altre sostanze per esempio il tritolo che gli da maggiore stabilita'. Non sono state trovate tracce di altre sostanze esplosive. Se il tritolo fosse stato presente avrebbe quasi sicuramente lasciato tracce perche' e' una sostanza che non si volatilizza. Le analisi, condotte dal laboratorio dell'Aeronautica militare, sono state consegnate, a quanto si e' appreso negli ambienti dell'aviazione civile, alla commissione di inchiesta del ministero dei trasporti, presieduta da Carlo Luzzatti, direttore della circoscrizione aeroportuale di Alghero. Rispetto al rapporto ufficiale consegnato dalla commissione nel marzo 1982, le analisi hanno determinato il tipo di esplosivo usato. In quella occasione era stato solo concluso che non si poteva precisare se l'esplosione fosse avvenuta all' interno o all' esterno dell' aereo. Fra l'altro, le poche parti recuperate non hanno tracce di schegge come quelle prodotte dalla "testa di guerra" di un missile aria-aria. Negli ambienti dell'aviazione civile non e' stata invece confermata ne' smentita la notizia, pubblicata da una agenzia di stampa specializzata, della riunione oggi a Roma della commissione di inchiesta, la prima dopo la consegna del rapporto nel 1982. Ad ogni modo due sono considerate dai componenti della commissione le linee di sviluppo delle indagini per tentare di restringere le ipotesi sulla posizione dell' esplosivo. Le simulazioni al vero (e con modelli matematici al computer) dello stesso tipo di esplosivo individuato con materiali usati nello stesso tipo di aereo; l'esame dei risultati dell' inchiesta condotta in tutt' altro incidente (l' abbattimento del jumbo sudcoreano con un missile aria - aria da parte di un intercettore sovietico). Lo scopo e' di trovare motivi di confronto, somiglianza o no, in una situazione in cui e' chiara l' origine del disastro, cioe' l'uso di un missile di un determinato tipo. Scartata invece l'ipotesi di affidarsi a fotografie di qualche rottame significativo del dc-9: quattro anni di permanenza nel Tirreno si sono certamente prodotte notevoli incrostazioni. Infine, il vero e proprio recupero viene considerato con perplessita' dai componenti della commissione per la difficolta' di individuare rottami in fondali profondi 3.500 metri, in una zona non ben precisata del tirreno, con il rischio quindi di rendere inutile una spesa di alcune decine di miliardi. E' un esplosivo tipicamente militare, molto costoso, che non viene prodotto in Italia ma importato da Svezia, Germania federale, ecc. La producono anche i paesi dell'est europeo. Viene importata "flemmatizzata" cioe' con l'aggiunto di cere minerali che la rendono "meno vivace" (meno sensibile all' urto e allo sfregamento). Viene usata nel caricamento delle "teste di guerra" dei missili e in piccole cariche cave, molto sofisticate, di non piu' di 20 grammi, nell'industria petrolifera. Qui servono per spezzare strati di roccia. La t-4 con l'

aggiunta di una maggiore quantita' di cera da' origine al noto esplosivo plastico. (ANSA)

DC-9 USTICA: CHIESTA PUBBLICAZIONE RISULTATI

ROMA, 10 MAG - I quattro anni trascorsi "senza notizie certe" dal disastro del dc-9 Itavia a nord di Ustica con 81 morti sono una "situazione insostenibile e scandalosa" . "Chiedo che sia reso pubblico quanto e' stato accertato finora". "Ho presentato una richiesta perche' sia fatta luce, qualunque sia la verita' , al presidente del consiglio Craxi, al sottosegretario alla presidenza, Giuliano Amato, ai ministri dei trasporti, signorile, e della giustizia, Martinazzoli" . Lo ha dichiarato oggi in una conferenza stampa a Roma, il parlamentare europeo Carlo Ripa di Meana, socialista, autore di un rapporto sulla sicurezza del traffico aereo in Europa che e' stato approvato all'unanimita' dal parlamento europeo. La conferenza, convocata per illustrare le proposte per "migliorare le condizioni di notevole sicurezza" esistenti, e' stata monopolizzata dall'incidente del dc-9. L'impegno di Ripa di Meana "a far si' che l' inchiesta non dorma o non sia insabbiata" e' stato condiviso dal parlamentare europeo, Pancrazio De Pasquale, comunista, presidente della commissione europea per la politica regionale. I due parlamentari si sentono impegnati "con assoluta indifferenza per la matrice politica dei loro partiti". Ripa di Meana ha sottolineato che in Italia all'origine dei "tempi terribilmente dilatati delle inchieste sui disastri aerei e' la mancanza di un organismo specifico di inchiesta, di grande competenza tecnica e assolutamente indipendente da ogni pressione, alle dipendenze del presidente del consiglio". Il progetto del "comitato per la sicurezza del volo" , fermo in commissione in parlamento, prevede che questo organismo sia organizzato all'interno del ministero dei trasporti. "Deve essere invece posto al di fuori, ha detto Ripa di Meana, e al riparo da ogni dipendenza da autorita' militari o da compagnie aeree o da ambienti industriali" . All'osservazione che i risultati ufficiali delle ultimi analisi sui resti del dc-9 sono coperti da segreto istruttorio per l'indagine giudiziaria parallela a quella della commissione tecnica ministeriale (e non dal segreto militare che e' stato smentito), Ripa di Meana ha risposto che "non si tratta di distribuire torti e ragioni sulla magistratura e sulla commissione, ma si devono constatare i palleggiamenti, la sovrapposizione dei compiti, la perversita' di questi meccanismi". Sul piano generale del miglioramento della sicurezza aerea in Italia, Ripa di Meana e de Pasquale hanno chiesto l'accelerazione dei programmi di copertura radar, il coordinamento del controllo aereo civile e militare in occasione di esercitazioni aeronavali di paesi alleati e non, senza nascondere le difficolta' di intervenire per movimenti che si svolgono in acque internazionali. Il responsabile della commissione tecnica dell' associazione piloti anpac, comandante Luigi Pomanti, ha sottolineato l'urgenza del comitato per la sicurezza del volo e della sua azione volta soprattutto alla prevenzione degli incidenti piu' gravi. (ANSA)

QUARTO ANNIVERSARIO DC-9 USTICA: ANPAC

ROMA 26 GIU - La sera del 27 giugno del 1980 "si compiva nel cielo di Ustica una delle piu' grandi tragedie del l'aviazione civile italiana". Un dc9 dell'itavia precipitava causando la morte dei 76 passeggeri e dei 5 membri di equipaggio. A distanza di quattro anni l'associazione nazionale piloti anpac, ricorda in un comunicato "le vittime con commossa riverenza e denuncia che ancora non sono state accertate le responsabilita' delle cause del disastro. La tempestivita' delle indagini e conseguenti conclusioni che ogni incidente aereo deve comportare determina un contributo per scongiurare il ripetersi di tali sciagure. Questo non e' avvenuto per l'incidente di Ustica ne', per inciso, per altri incidenti di volo tra cui quello di Capoterra del 14 settembre 1979. Altrettanto disattese, afferma l'anpac, continuano ad essere le assicurazioni piu' volte ricevute dalle competenti autorita' governative e ministeriali per la copertura radar dell'intero territorio nazionale, elemento giudicato da tutti essenziale a garantire la massima sicurezza operativa dei voli. Questi episodi testimoniano una preoccupante fase di regressione nel generale aspetto della sicurezza operativa del

trasporto aereo nazionale, cui l'anpac intende opporsi con fermezza e tramite il proprio contributo in ogni sede". (ANSA)

AEREO PRECIPITATO A USTICA: SPADOLINI

ROMA, 9 NOV - Il ministro della difesa Spadolini, rispondendo all'interrogazione presentata dal deputato democristiano Pier Ferdinando Casini ha riconfermato che l'inchiesta sul disastro del dc 9 Itavia precipitato nel mare di Ustica ha evidenziato che a provocare l'incidente "e' stata la deflagrazione di un ordigno probabilmente confezionato con esplosivo del tipo denominato 't4' del quale sono state rilevate tracce sul relitto. al momento - prosegue la risposta del ministro della difesa all'interrogazione dell'on. Casini - non e' tuttavia possibile affermare se l'ordigno fosse stato collocato sull'aereo prima della partenza oppure provenisse dall'esterno dell'aeromobile". Nella risposta di Spadolini si precisa anche che sulle perizie tecniche disposte dalla commissione d'inchiesta "non e' stato apposto il vincolo del segreto militare" e che "l'unica dicitura di classifica impressa sui fascicoli relativi alle suddette perizie e' stata quella di 'riservato' ". (ANSA)

DISASTRO AEREO USTICA: SUPERPERIZIA

ROMA, 21 nov 1984 - Una superperizia, affidata stamane a una commissione di esperti dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli dovrà tentare di stabilire quali furono le cause che provocarono il 27 giugno 1980 il cosiddetto disastro aereo di Ustica. Si tratta dell'incidente accaduto al DC-9 dell'Itavia in viaggio da Bologna a Palermo. Nel disastro morirono 81 persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio. Le indagini tecniche sono state affidate agli ingegneri Raffaele Serza, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio, Massimo Blasi, Carlo Romano ed Ennio Imbimbo dell'università di Napoli nonché al perito balistico Antonio Golini, al medico legale Giancarlo Umani Ronchi, entrambi dell'università dell'Aquila. Della commissione inoltre fa parte il comandante Renato Dentesano, pilota di aerei ed investigatore per incidenti aeronautici dell'Alitalia. La nuova perizia si articolerà su numerosi punti. In particolare la commissione dovrà dire se nel momento dell'incidente l'aereo percorreva l'aerovia assegnatagli dal controllo traffico aereo di Roma e se si trovava alla quota assegnata; se il sistema radar al momento dell'incidente registrò interferenze di altri oggetti che abbiano potuto determinare l'incidente. Nel caso che questa risposta sia positiva i periti dovranno fornire tutti gli elementi utili per identificare queste interferenze. Richiamandosi ad analisi ed accertamenti precedenti già disposti nella prima fase dell'inchiesta dal sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce, il dott. Bucarelli ha chiesto ai periti di stabilire, magari attraverso nuove indagini, se il disastro possa essere stato determinato da un'esplosione e, in caso affermativo, se questa sia avvenuta all'esterno o all'interno del velivolo ovvero se sia venuta in un punto ben determinato oppure in maniera diffusa. Un altro quesito riguarda i rottami dell'aereo. Sulla base di questi reperti i periti dovranno, attraverso analisi, esami e richiami ad accertamenti già compiuti, stabilire la natura e le cause dell'incidente. Sulla scorta poi dei documenti medici già agli atti e di altri elementi già emersi dalle indagini gli esperti dovranno stabilire se sia possibile accertare le cause e i mezzi "produttori della morte" dei passeggeri che si trovavano a bordo dell'aereo e sempre al fine di accertare la genesi dell'incidente di volo. Richiamandosi ad analisi ed accertamenti precedenti già disposti nella prima fase dell'inchiesta dal sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce, il dott. Bucarelli ha chiesto ai periti di stabilire, magari attraverso nuove indagini, se il disastro possa essere stato determinato da un'esplosione e, in caso affermativo, se questa sia avvenuta all'esterno o all'interno del velivolo ovvero se sia venuta in un punto ben determinato oppure in maniera diffusa. Un altro quesito riguarda i rottami dell'aereo. Sulla base di questi reperti i periti dovranno, attraverso analisi, esami e richiami ad accertamenti già compiuti, stabilire la natura e le cause dell'incidente. Sulla scorta poi dei documenti medici già agli atti e di altri elementi già emersi dalle indagini gli esperti

dovranno stabilire se sia possibile accertare le cause e i mezzi "produttori della morte" dei passeggeri che si trovavano a bordo dell'aereo e sempre al fine di accertare la genesi dell'incidente di volo. Con un ultimo quesito il magistrato ha chiesto alla commissione di esperti di stabilire se "per la penetrazione delle schegge, con riferimento alla collocazione e profondità raggiunta da esse nei vari materiali dell'aereo e delle vesti e nei corpi degli occupanti e di ogni altro oggetto rinvenuto e riferibile all'incidente sia possibile desumere se l'eventuale fenomeno esplosivo sia stato di azione endogena o esogena rispetto all'aeromobile". Entro 60 giorni sarà fornito al giudice un primo rapporto sugli elementi acquisiti e sul resto delle indagini che si svolgeranno all'istituto di macchine della facoltà di ingegneria dell'università di napoli. Il magistrato, con la perizia, ha autorizzato gli esperti a recarsi, se lo riterranno opportuno, a Seul per un eventuale confronto tra i resti del "DC-9" precipitato nel cielo di Ustica e quelli, recuperati nel mare del Giappone, del "Jumbo" sudcoreano abbattuto da un missile aria-aria di un "caccia" sovietico nell'estate dell'anno scorso. La comparazione potrebbe infatti rivelarsi utile per stabilire se anche l'aereo dell'Itavia esploso in volo fu colpito da un missile, ipotesi, questa, che è stata spesso ventilata. Inoltre il giudice Bucarelli ha autorizzato l'eventuale riesumazione delle poche salme recuperate dopo il disastro al largo di Ustica. (ANSA)

1985

DISASTRO USTICA: DIFFIDA A CRAXI

ROMA, 27 GIU 1985 - Una diffida al presidente del consiglio Bettino Craxi, affinché entro sessanta giorni renda noto quanto è stato accertato sulle responsabilità della strage di Ustica, dove un DC-9 dell'Itavia esplose in volo il 27 giugno 1980, provocando la morte di 81 persone, è stata annunciata stamani dall'avvocato Romeo Ferrucci, che tutela gli interessi di Giovannina Bonfietti, vedova di una delle vittime della sciagura. Nella diffida si parte dai presupposti che, essendo risultato dalle perizie che l'esplosione è stata provocata da un missile ed essendo escluso che esso fosse "di provenienza non controllata", si deve dedurre che il disastro sia stato provocato "da un ordigno appartenente alle forze armate italiane o a quelle alleate". La richiesta di rendere noto il responsabile si fonda sulle necessità, da parte della signora Bonfietti di conoscerlo ai fini del risarcimento del danno subito. L'annuncio della diffida è stato fatto durante una conferenza stampa durante la quale è stato esaminato il problema della sicurezza del traffico aereo. Un pilota dell'Ati, il comandante Falcioni, ha messo in evidenza i pericoli connessi con le esercitazioni militari anche per l'"atteggiamento ludico" dei piloti militari. Falco Accame, ex deputato socialista ed il senatore Eliseo Milani hanno a loro volta evidenziato la necessità di interventi del parlamento per regolare la materia. In particolare Accame ha denunciato lo "stato di colonizzazione" imposto all'Italia da parte della nato che stabilisce le aree delle esercitazioni aeronavali, senza riguardo per i rischi che esse comportano. Accame ha anche denunciato la prassi secondo la quale al vertice del controllo aereo civile siano posti alti ufficiali provenienti dall'aeronautica militare. Da parte sua milani ha messo in evidenza la scarsa affidabilità di un sistema di controllo aereo sdoppiato (civile e militare). "Un problema, quello della sicurezza del traffico aereo - ha concluso la signora Bonfietti - che non può essere affrontato se non partendo dalla strage di Ustica e dal chiarimento delle sue cause". (ANSA)

DISASTRO USTICA: MINISTERO DIFESA

ROMA, 28 GIU 1985 - Dopo le recenti polemiche sull'esplosione in volo, il 27 giugno 1980 nel cielo di Ustica di un DC-9, l'ufficio stampa del ministero della difesa fa rilevare che "l'aeronautica militare ha sempre fornito - per la parte di competenza - all'apposita commissione, istituita dal ministero dei trasporti, la più ampia collaborazione al fine di contribuire ad individuare sul piano tecnico le cause della sciagura". Per quanto riguarda poi l'affermazione secondo cui i piloti militari

assumerebbero "atteggiamenti ludici" nel corso delle loro missioni addestrative - si fa altresì notare - che "l'assoluta serietà e professionalità - largamente riconosciute anche in campo internazionale - costituiscono da sempre i cardini essenziali su cui ruota la sicurezza del volo, soprattutto con le sofisticate macchine in dotazione, capaci di erogare, in tempi molto contenuti, elevatissime potenze, che non consentono la benché minima distrazione". (ANSA)

SCIAGURA USTICA: ACCERTAMENTO A NAPOLI SU SALME RIESUMATE

NAPOLI, 4 DIC 1985 - Saranno resi noti nei prossimi giorni i risultati degli accertamenti effettuati a Napoli, dal prof. Carlo Romano, direttore dell'istituto di medicina legale del secondo policlinico, disposti dai magistrati romani su quattro delle 56 salme recuperate delle vittime della sciagura di Ustica. Il 27 giugno del 1980 un aereo dell'Itavia in volo da Bologna a Palermo esplose vicino ad Ustica provocando la morte delle 81 persone che si trovavano a bordo. Recentemente il giudice istruttore Romano Bucarelli ha disposto la riesumazione di quattro salme - una donna, una bambina e due uomini - per trovare eventuali tracce che possano portare all'accertamento delle cause che provocarono l'esplosione. Su un piccolo frammento dei resti dell'aereo i periti trovarono residui di un tipo di esplosivo, il T.4. inoltre i dirigenti dell'Itavia sostennero che su altri reperti erano state trovate tracce di fosforo, potassio e zolfo, sostanze chimiche abitualmente usate per la composizione di esplosivi. (ANSA)

DISASTRO AEREO USTICA: L'INCHIESTA

ROMA, 14 DIC 1985 - Nuovi accertamenti tecnici affidati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli ad un gruppo di periti chimici e balistici dovranno fornire elementi di giudizio per risolvere il caso del "DC-9" dell'Itavia che il 27 giugno del 1980, partito da Bologna con destinazione Palermo, precipitò in mare nei pressi dell'isola di Ustica. Il magistrato sta cercando di stabilire se come diverse circostanze fanno ritenere possibile, l'aereo che aveva a bordo 81 persone precipitò dopo essere stato colpito da un missile da esercitazione lanciato da una base militare che si trova nella zona. La perizia è stata affidata ai prof. Antonino Malorni e Antonio Acampora dell'istituto di medicina legale di Napoli. Il quesito posto dal giudice Bucarelli ai periti tende ad accertare se, su alcuni frammenti dell'aereo recuperati in mare e su altri reperti trovati sui corpi delle vittime, ci siano tracce di esplosivo "T4", una potente sostanza che è impiegata appunto per la carica dei missili. (ANSA)