

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

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

e) Quella folgorazione immaginifica e fantastica

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

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

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

15. *L'affaire Rana*

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Su questo nastro non si vede nulla

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

b) Canali riservati e indagini private

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

c) L'ipotesi delle bombole

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

d) La bobina con i dati *radar*

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

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

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

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

* * *

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

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

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

16. *L'ipotesi Tricomi*

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

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

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

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

a) La nota del SISMI del 18 luglio 1981

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

b) Il rapporto Parisi

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

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

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

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

c) La versione della Procura di Roma

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

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

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

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

NOTE DEL CAPITOLO II

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽²⁰⁾ La commissione d'inchiesta tecnico-formale ministeriale venne nominata con decreto del Ministro dei trasporti il 28 giugno 1980 in base agli articoli 827 e 1326 del codice della navigazione. Come presidente venne nominativo il dottor Carlo Luzzatti della direzione generale dell'Aviazione Civile all'epoca direttore dell'aeroporto di Alghero. Come membri vennero prescelti: Antonio Uscio, Riccardo Presempio (direzione generale Aviazione Civile), Francesco Bosman (Registro Aeronautico Italiano), Aldo Mosti (Ministero della difesa aeronautica), Pietro De Luca (servizio sanitario FS) e due esperti Enzo Antonini e Gaetano Manno. La commissione congedò una prima relazione preliminare sul disastro del DC9 il 31 luglio 1980, trasmessa dal ministro dei Trasporti con lettera dell'8 agosto 1980 al Parlamento. In questo documento viene espressamente affermato che l'investigazione sull'incidente aereo venne condotta di concerto con i magistrati incaricati del caso (Aldo Guarino prima e Giorgio Santacroce poi): «Dai sopralluoghi effettuati a Palermo, per prendere visione dei reperti messi a disposizione dall'Autorità Giudiziaria, non sono emersi evidenze e indizi tali da suffragare una specifica ipotesi. Per tale ragione sono state formulate una serie di ipotesi di lavoro sulle cause dell'incidente:

- 1) collisione in volo;
- 2) deflagrazione da ordigno esplosivo a bordo;
- 3) missile;
- 4) presenza di materiale pericoloso a bordo;
- 5) rilevante cedimento strutturale.

Nessuna di queste ipotesi poteva essere privilegiata nei confronti delle altre, in base ai dati in possesso della Commissione. La priorità di indagine è scaturita quindi non dalla maggiore probabilità dell'evento, bensì dalla possibilità e necessità di intervento, ai

fini preventivi. Pertanto l'ipotesi di danneggiamento strutturale è stata seguita con particolare riguardo, senza tralasciare tutte le indagini relative all'accertamento di validità delle rimanenti [...]. Inoltre è stata avanzata una serie di formali richieste di analisi e perizie all'A.G. di Palermo, che aveva provveduto a nominare dei periti d'ufficio per gli «atti urgenti». Altra richiesta è stata avanzata per il proseguimento delle ricerche ai fini della localizzazione delle parti sommerse del relitto. Allo stato attuale gli esperti medici della Commissione hanno relazionato sui risultati raggiunti nel loro settore. Premesso che non tutto quello che la Commissione aveva richiesto è stato effettuato, in quanto le salme sottoposte ad autopsia assommano a sette, quelle ad esame otoscopico a nove, quelle ad esame radiografico a dodici, e con una sola proiezione, un risultato certo è stato acquisito: i decessi sono avvenuti per effetto di *decompressione esplosiva*. Questo emerge dall'esame sia delle salme presumibilmente proiettate all'esterno del velivolo al momento della rottura dello stesso che di quelle precipitate in mare all'interno dell'aeromobile e che hanno perciò subito fatti traumatici molto gravi con amputazione di arti, detroncamenti e maciullamenti».

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

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

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

In effetti, Luzzatti - l'8 ottobre 1982 - scrisse al sostituto Santacroce chiedendogli di poter conoscere i risultati delle analisi nei laboratori dell'Aeronautica militare, «al fine, pertanto, di poter proseguire e possibilmente terminare i lavori» fermi al 16 marzo 1982, data di consegna della terza relazione definitiva sul disastro del DC9 (al paragrafo 3.2 si leggeva: «Causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno esplosivo fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile. È possibile che le ulteriori analisi di laboratorio permettano di individuare la natura dell'ordigno esplosivo ed il suo relativo posizionamento al momento della deflagrazione, in caso contrario l'unica strada ancora percorribile è quella di tentare di localizzare e successivamente fotografare e/o recuperare i relitti»).

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